



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
MINISTÉRIO DO MAR, ÁGUAS INTERIORES E PESCAS (MIMAIP)

Conclusão da Elaboração da
**ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA AZUL
(EDEA)**



Volume 2 - Relatório da elaboração da EDEA



Esta página foi deixada propositadamente em branco

Para apreciação



FICHA TÉCNICA

Cliente:	REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP)
Contacto:	FUNDO PARA O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA AZUL (ProAzul) Av. Emília Daússe, n.º 591, Maputo - Moçambique Atenção: Celso Lopes (ProAzul)
Contrato:	MZ-PROAZUL-290145-CS-INDV
Coordenação:	Teresa Maria Gamito
Consultores:	Agostinho Macane: Economia Sectores Hermínio Tembe: Economia Pesqueira e dos Sectores Heuler Caetano: Economia Sectores José Poças Esteves: Sector Privado Teresa Maria Gamito: Governação, Políticas, Ordenamento Marítimo

HISTÓRICO DO DOCUMENTO

Versão:	para consulta
Data:	25.05.2023
Ficheiro:	EDEA_Mz_volume_2_230525.pdf



Esta página foi deixada propositadamente em branco

Para apreciação



ÍNDICE DE VOLUMES

VOLUME 1 - Proposta de EDEA (versão para consulta)

VOLUME 2 - Relatório da elaboração da EDEA

ÍNDICE DO VOLUME II

APRESENTAÇÃO	1
1. ENQUADRAMENTO	3
1.1 A Importância do Mar e a Justificativa para a Estratégia de Desenvolvimento de Economia Azul (EDEA)	3
1.2 Termos de Referência para finalização da EDEA	5
1.2.1 Enquadramento.....	5
1.2.2 Objectivo Geral da EDEA.....	7
1.2.3 Actividades a desenvolver	7
1.2.4 Conteúdo da versão concluída da EDEA.....	10
1.3 Enquadramento Global da EDEA	11
1.3.1 Conceitos de Economia Azul	11
1.3.2 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável.....	15
1.3.3 Estratégias Regionais.....	17
1.4 Enquadramento Nacional da EDEA	18
1.4.1 O território de Moçambique	18
1.4.2 Contexto Socioeconómico	18
1.4.3 Quadro Jurídico	20
1.4.4 Política e Estratégia do Mar (POLMAR).....	23
1.4.5 O Ordenamento do Espaço Marítimo de Moçambique	25
1.4.6 Sumário do Esboço de EDEA.....	30
2. IDENTIFICAÇÃO DE BOAS PRÁTICAS / <i>BENCHMARK</i>	32
2.1 Enquadramento	32
2.2 Estratégias e temáticas abrangidas	34
2.3 Estratégias nacionais e regionais	35
2.3.1 África do Sul.....	35
2.3.2 Cabo Verde.....	38
2.3.3 Caraíbas / Granada	40
2.3.4 Maurícias	46
2.3.5 Portugal	49
2.3.6 Quênia	52
2.3.7 São Tomé e Príncipe	53



2.3.8 Seychelles.....	57
2.3.9 Tanzânia	60
2.3.10 Estratégia Africana	61
2.3.11 Estratégia da SADC	63
2.3.12 Estratégia WIO	64
2.3.13 Estratégia UE	65
2.4 Boas práticas específicas	67
2.4.1 Descrição geral	67
2.4.2 Crescimento inclusivo, capacitação e gestão de recursos ambientalmente sustentáveis	67
2.4.3 Oportunidades e constrangimentos relacionados com o Carbono Azul.....	70
2.4.4 Desenvolvimento turístico sustentável na Economia Azul	72
2.4.5 Inovação	74
2.4.6 Enfoque no sector das Pescas e Aquacultura.....	75
2.4.7 Enfoque nos modelos de gestão de infraestruturas portuárias	77
3. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA DOS SECTORES DA ECONOMIA AZUL	86
3.1 Contextualização.....	86
3.2 Objectivos da Caracterização Socioeconómica	86
3.3 Actualização dos dados socioeconómicos dos sectores definidos na EDEA	87
3.3.1 Metodologia e Plano Detalhado do Trabalho.....	87
3.3.2 Abordagem da Situação de Referência dos Sectores da EDEA	90
3.4 Potencial socioeconómico dos sectores da EDEA.....	139
3.4.1 Metodologia.....	139
3.5 Projecções/cenarização dos sectores da EA.....	145
3.5.1 Metodologia.....	145
3.5.2 Pesca e Aquacultura.....	147
3.5.3 Energias renováveis e indústria extractiva marinha.....	149
3.5.4 Capital natural, ambiente e economia circular	149
3.5.5 Turismo e Cultura.....	149
3.5.6 Transporte Marítimo e Infraestruturas Portuárias e Logísticas.....	150
3.5.7 Boa governação e Segurança Marítima.....	151
Nota final.....	151
4. OBJECTIVO, VISÃO, MISSÃO, PRINCÍPIOS ORIENTADORES.....	152
4.1 Descrição geral.....	152
4.2. Objectivo.....	153
4.3. Visão e Missão	153
4.3.1 Definição	153
4.3.2 Visão para a Economia Azul de Moçambique.....	153
4.3.3 Missão da EDEA.....	154
4.4. Princípios orientadores	154



5. PILARES E DESAFIOS ESTRATÉGICOS	157
5.1 Pilares e Objectivos Estratégicos.....	157
Pilar 1. Pesca e Aquacultura.....	159
Pilar 2. Energias renováveis e indústria extractiva marinha.....	161
Pilar 3. Capital natural, ambiente e economia circular.....	163
Pilar 4. Turismo e cultura.....	167
Pilar 5. Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas.....	169
Pilar 6. Boa governação e Segurança marítima	171
5.2 Desafios Estratégicos	173
Desafio 1. Conhecimento, inovação e tecnologias	173
Desafio 2. Ordenamento.....	177
Desafio 3. Mudanças climáticas	179
Desafio 4. Comunidades	190
6. ENVOLVIMENTO DO SECTOR PRIVADO E COMUNIDADES	195
6.1 Mecanismos de atracção e envolvimento do Sector Privado na Economia Azul.....	195
6.1.1 Enquadramento.....	195
6.1.2 A estruturação de uma Cadeia de Valor.....	196
6.1.3 Os Factores determinantes para a atracção do Sector Privado	197
6.1.4 Os Mecanismos para atracção e envolvimento do Sector Privado.....	198
6.1.5 Os Mecanismos de Atracção e Envolvimento do Sector privado nos diferentes Pilares estratégicos da Economia Azul em Moçambique	199
6.2 Modelo de Gestão de Infraestruturas de Apoio a Economia Azul.....	210
6.2.1 Enquadramento.....	210
6.2.2 A Situação actual. Avaliação.....	212
6.2.3 Modelos de contratualização.....	219
6.2.4 Os Modelos de Governação e Gestão	223
6.2.5 Conclusões.....	234
7. PLANO DE ACÇÃO	236
8. PLANO DE MONITORIA E AVALIAÇÃO.....	238
9. ELEMENTOS FINAIS	239
10. REFERÊNCIAS	240
Ligações	246
Entrevistas.....	246
ANEXOS	249
Anexo 1 - Análise SWOT revista.....	249
Descrição geral.....	249
Pilar 1. Pescas e aquacultura	249
Pilar 2. Energia Azul e Indústria extractiva marítima.....	251
Pilar 3. Capital natural, ambiente e economia circular.....	252



Pilar 4. Turismo e cultura.....	254
Pilar 5. Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas.....	256
Pilar 6. Boa governação e Segurança Marítima.....	257
Anexo 2 - Participantes nos Grupos de Trabalho	259
Anexo 3 - Plano de Acção da EDEA.....	267
Pilar 1. Pesca e Aquacultura.....	267
Pilar 2. Energias renováveis e indústria extractiva marinha.....	270
Pilar 3. Capital natural, ambiente e economia circular.....	271
Pilar 4. Turismo e Cultura.....	276
Pilar 5. Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas.....	279
Pilar 6. Boa governação e Segurança marítima	281
Desafio 1. Conhecimento, inovação e tecnologias	283
Desafio 2. Ordenamento.....	285
Desafio 3. Mudanças climáticas	286
Desafio 4. Comunidades	289

FIGURAS

Figura 1 - Principais impactos das alterações climáticas em cada um dos principais usos do oceano	180
Figura 2 - Estrutura de uma Cadeia de Valor Sectorial.....	196
Figura 3 - Factores determinantes para a captação do sector privado	197
Figura 4 - Mecanismos de Envolvimento do Sector Privado.....	198
Figura 5 - Factores determinantes para captação do sector privado - visão global	209
Figura 6 - Avaliação dos Mecanismos de Envolvimento do Sector Privado - visão global	209
Figura 7 - Índice de Conectividade do Transporte Marítimo de Linha Regular nos Portos.....	216
Figura 8 - Índice de Desempenho Logístico.....	217
Figura 9 - Concessionária do porto de Maputo	218
Figura 10 - Modelos de Envolvimento e Contratualização Público-privada	220
Figura 11 - Modelo de Governação e Gestão de Infraestruturas Portuárias	230
Figura 12 - Ilustração esquemática do Plano de Acção	237

QUADROS

Quadro 1 - Eixos e Objectivos Estratégicos do POEM	27
Quadro 2 - Potenciais de Recursos Pesqueiros por Objectivos de Desenvolvimento.....	92
Quadro 3 - Áreas de Conservação de Moçambique com ligação ao ambiente marinho: dados socioeconómicos de operação	119
Quadro 4 - Cadastro Alojamento / Restauração 2021	126
Quadro 5 - Total de Turistas Internacionais, Segundo o Motivo de Viagem.....	127
Quadro 6 - Potencial socioeconómico do sector de Pesca e Aquacultura	140



Quadro 7 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da pesca industrial.....	147
Quadro 8 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da pesca semi-industrial.....	148
Quadro 9 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da pesca artesanal.....	148
Quadro 10 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da aquacultura.....	149
Quadro 11 - Estimativa anual (2023-2030) da quantidade de alojamentos.....	149
Quadro 12 - Estimativa anual (2023-2030) da quantidade de restaurantes.....	150
Quadro 13 - Estimativa anual (2023-2030) dos valores arrecadados com transporte de carga.....	150
Quadro 14 - Estimativa anual (2023-2030) dos valores arrecadados com transporte de passageiro.....	151
Quadro 15 - Pilares da EDEA vs Pilares do POLMAR e Eixos Estratégicos do POEM.....	158
Quadro 16 - Análise das Infraestruturas Portuárias.....	213
Quadro 17 - Principais Investidores Portuários Globais.....	223

ABREVIATURAS

ADNAP	Administração Nacional das Pescas
ANAC	Administração Nacional para as Áreas de Conservação
CBD	Convenção da BioDiversidade
CCP	Conselho Comunitário de Pesca
CIAM	Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (Portugal)
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CNUDS	Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável
CONDES	Conselho Nacional de Desenvolvimento Sustentável
DGPM	Direcção-Geral de Política do Mar (Portugal)
DIPOL	Direcção Nacional de Políticas Marítima e Pesqueiras
DUAT	Título de direito do uso e aproveitamento de terra
EDB	Economic Development Board da Maurícia
EDEA	Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul
EE	Eixos Estratégicos
EGIZC	Estratégia de Gestão Integrada de Zonas Costeiras
EMIA	Estratégia Marítima Integrada de África
ENAMMC	Estratégia Nacional de Adaptação e Mitigação das Mudanças Climáticas
END	Estratégia Nacional de Desenvolvimento
ENM	Estratégia Nacional para o Mar (Portugal)
F.A.	Fauna acompanhante
FAO	Food and Agriculture Organization(Organização para Alimentação e Agricultura)
GEE	Gases com Efeito de Estufa
GIEA	Grupo Interministerial para a Economia Azul
GT ou GTT	Grupo de Trabalho Temático
IMO	International Maritime Organization (Organização Marítima Internacional)
INAHINA	Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação
INAMAR	Instituto Nacional do Mar



INE	Instituto Nacional de Estatística
InOM	Instituto Oceanográfico de Moçambique
IORA	Indian Ocean Rim Association (Associação para o desenvolvimento do Oceano Índico)
IUCN	International Union for Conservation of Nature
ITIE	Iniciativa de Transparência na Indústria Extractiva
KBA	Key Biodiversity Areas (áreas chave para a biodiversidade)
MADER	Ministério da Agricultura e Desenvolvimento Rural
MCTES	Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior
MDN	Ministério da Defesa Nacional
MEF	Ministério da Economia e Finanças
MGCAS	Ministério do Género, Criança e Acção Social
MICULTUR	Ministério da Cultura e Turismo
MINEDH	Ministério da Educação e Desenvolvimento Humano
MIMAIP	Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas
MIREME	Ministério dos Recursos Minerais e Energia
MPDC	Maputo Port Development Company
MOPHRH	Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos
MTA	Ministério da Terra e Ambiente
MTC	Ministério dos Transportes e Comunicações
NDC	National Determined Contributions (Contribuições Nacionalmente Determinadas)
ODS	Objectivos de Desenvolvimento Sustentável
OE	Objectivos Estratégicos
OEM	(ou MSP) Ordenamento do Espaço Marítimo
OMI	Organização Marítima Internacional (o mesmo que IMO)
ONG	Organização (ões) Não Governamental (is)
PDUT	Plano Distrital de Uso da Terra
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
PEOT	Plano Especial de Ordenamento do Território
PEU	Plano de Estrutura Urbana
PIB	Produto Interno Bruto
PNDT	Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial
PNUA	Programa das Nações Unidas para o Ambiente (o mesmo que UNEP)
POEM	Plano de Ordenamento / Plano de Situação do Espaço Marítimo de Moçambique
POLMAR	Política e Estratégia para o Mar
PPDT	Plano Provincial de Desenvolvimento Territorial
PQG	Plano Quinquenal do Governo
ProAzul	Fundo para o Desenvolvimento da Economia Azul
REDD+	Redução de Emissões de Desflorestamento e Degradação Florestal
SADC	Southern African Development Community (Comunidade de Desenvolvimento do Sul de África)
SIDS	Small Island Developing States (Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento)
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities and Trends</i> (Pontos Fortes, Pontos fracos, Oportunidades e Ameaças)
TdR	Termos de Referência



TUPEM	Título de utilização privativa do espaço marítimo
UA	União Africana
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development (Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento)
UNDP	United Nations Development Program (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento)
UNECA	United Nations Economic Commission for Africa
UNEP	United Nations Environment Program (Programa das Nações Unidas para o Ambiente)
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura)
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change (Convenção Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas)
WIO	Western Indian Ocean (Oceano Índico Ocidental)
ZIT	Zonas de Interesse Turístico

UNIDADES

CO2	Dióxido de Carbono
tpc	Trilhões de Pés Cúbicos
USD	United States Dollar (Dólar Norte Americano)
ZAR	South African Rand

GLOSSÁRIO

Bioprospeção/ bioexploração ou prospeção de biodiversidade - processo de exploração ou de procura sistemática por informações genéticas e bioquímicas para posterior desenvolvimento económico e social de produtos farmacêuticos, agrícolas, cosméticos, manufacturas, construção, engenharias e outras aplicações.
Biopirataria - qualquer processo de apropriação ilegítima, geralmente por direitos de propriedade intelectual, de recursos genéticos e saberes e culturas tradicionais associados à utilização dos valores da biodiversidade.
Biotecnologia - qualquer aplicação tecnológica que utilize sistemas biológicos, organismos vivos ou seus derivados para criação ou modificação de produtos, ou processos de utilização específica.
Capital natural - conjunto de valores directos (recursos, controle e regulação biológica, medicamentos) e indirectos (serviços ecossistémicos, polinização, etc.) da biodiversidade susceptíveis de quantificação económica ou com valor no mercado.
Economia Azul - todas actividades económicas ligadas à utilização sustentável de recursos oceânicos, marinhos, costeiros, fluviais e lacustres para o crescimento económico incluindo a protecção dos ecossistemas e valores da diversidade biológica.
Economia Circular – todas as actividades tendentes a ultrapassar o modelo de economia linear, promovendo o consumo responsável de matérias primas através da prevenção de produção de resíduos pela reutilização ou reciclagem de resíduos, visando prolongar o ciclo de vida dos produtos.
Energia Azul - energia produzida por fontes renováveis de energia do ambiente aquático.
Recursos biológicos - recursos genéticos, organismos ou parte deles, populações ou qualquer outro tipo de componentes bióticos dos ecossistemas de valor ou utilidade actual ou potencial para a humanidade.
Recursos genéticos - material genético de valor real ou potencial, integrando o conjunto de recursos biológicos



Risco Climático - designa a probabilidade de ocorrência de um evento previsível de natureza climática.

Serviços ecossistémicos - conjunto de serviços de fornecimento de bens (alimentação, fibras, moléculas com vocação farmacêutica, madeira, etc.), regulação do clima (purificação de água, do ar, regulação do clima, polinização, etc.) suporte de ecossistemas (fotossíntese, ciclos de águas, formação do solo) e culturais (espaços de lazer, esteticismos, inspiração criativa).

Turismo baseado na natureza - modo não destrutivo de utilizar a vida selvagem que se materializa através de visitas de pesquisa científica, de educação formal, turismo meramente recreativo utilizando os valores estéticos da natureza que podem estar combinados com elementos de aventura real ou sintética, em paisagens, topografia, hidrografia, vegetação e vida selvagem.

Turismo “com propósito” - viagem com um objectivo particular que vai desde viagens de autoaperfeiçoamento, aprendizagem ou retiros de meditação, a viagens que contribuam para melhorar o mundo, apoiando comunidades, por exemplo através de reconstrução ou ensino, ou contribuindo para a conservação, por exemplo em limpeza de florestas, plantações, colocação de tartarugas recém-nascidas no mar, etc..



APRESENTAÇÃO

Este relatório contém os estudos que suportaram a Estratégia para o Desenvolvimento da Economia Azul de Moçambique (EDEA).

Foi tida em conta a versão *draft* (esboço) da EDEA procedendo ao seu aperfeiçoamento, de forma a contribuir já para a estrutura final da EDEA, incluindo também a revisão da proposta de pilares e das análises SWOT realizadas, os diversos elementos estratégicos e outros itens considerados relevantes. Foi também tida em conta a 1ª Versão da EDEA, apresentada à DIPOL, ProAzul, Grupo Interministerial da Economia Azul (GIEA) e, posteriormente, ao Conselho Nacional do Mar (CNM).

No capítulo 1 (Enquadramento) é apresentado o contexto que enquadra a elaboração da EDEA, incluindo: i) os Termos de Referência para a elaboração do estudo, nomeadamente o Objectivo Geral da EDEA e as Actividades a desenvolver; ii) o Enquadramento Global, nomeadamente os vários conceitos de Economia Azul, os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável, com especial destaque para o ODS 14 - Proteger a Vida Marinha, e as Estratégias Regionais (Africana e da SADC); e, iii) o Enquadramento Nacional, com particular destaque para o contexto territorial, socioeconómico e jurídico de Moçambique e para as políticas e documentos enquadradores como a Política e Estratégia do Mar (POLMAR), o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM) e os resultados sobre a Economia Azul em Moçambique identificados nesse plano e, ainda, o Esboço de EDEA terminado em 2021.

No capítulo 2 é apresentada uma síntese de *benchmark* em que se procurou identificar bons exemplos de economia azul adaptáveis à realidade do espaço marítimo e economia de Moçambique, incluindo estratégias de desenvolvimento da economia azul de outros países e boas práticas específicas.

No capítulo 3 apresenta-se a caracterização socioeconómica dos vários Sectores que contribuem ou podem contribuir para o desenvolvimento da Economia Azul de Moçambique.

No capítulo 4 são apresentados os elementos estratégicos enquadradores da EDEA - Objectivo geral, Visão e Missão - e os Princípios Enquadradores, depois de debatidos com o Grupo Interministerial para a Economia Azul (GIEA) e os principais actores-chave.

No capítulo 5 são descritos os seis Pilares Estratégicos - Pesca e Aquacultura, Energias renováveis e Indústria extractiva marinha, Capital natural, ambiente e economia circular, Turismo e cultura, Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas e Boa governação e Segurança marítima - e os quatro Desafios Estratégicos - Conhecimento, inovação e tecnologias, Ordenamento, Mudanças climáticas e Comunidades -, incluindo também os respectivos objectivos estratégicos, iniciativas



prioritárias e ainda os resultados esperados. Estes elementos foram a base para a elaboração do Plano de Acção da EDEA.

No capítulo 6 apresentam-se duas componentes da análise e avaliação do potencial de envolvimento do Sector Privado e Comunidades: os mecanismos de atracção e envolvimento do sector privado na Economia Azul e o modelo de gestão de infraestruturas de apoio à Economia Azul.

No capítulo 7 é apresentada a proposta de Plano de Acção da EDEA, sendo este plano apresentado em detalhe, em anexo.

No capítulo 8, é descrito o Plano de monitoria e avaliação que será elaborado após a aprovação do Plano de Acção.

Este documento integra ainda um conjunto de anexos que incluem a Análise SWOT revista pelos actores-chave, os participantes nos Grupos de Trabalho Temáticos e o Plano de Acção detalhado.



1. ENQUADRAMENTO

1.1 A IMPORTÂNCIA DO MAR E A JUSTIFICATIVA PARA A ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO DE ECONOMIA AZUL (EDEA)

A importância dos oceanos e mar (que representa 70% da superfície do planeta) funda-se no reconhecimento das suas potencialidades e valor estratégico socioeconómico e político-militar para o mundo em geral e na perspectiva que representa para o bem-estar das comunidades (Carvalho, Virgílio, 1995). O valor dos oceanos e mares é confirmado por diversos estudos que indicam que os mares determinam a qualidade de vida na Terra, tanto por serem os reguladores do clima (absorvem 26% do dióxido de carbono resultantes das actividades humanas), como por constituírem fonte de alimentos e de 50% oxigénio consumido pela humanidade. Um oceano saudável, significa um mar livre de poluição (limpo), de inovações económicas e militares (seguro) e em condições de se desenvolverem actividades económicas (próspero).

Para melhor uso das potencialidades do mar é necessária uma gestão criteriosa baseada nos diversos benefícios que o mesmo pode gerar, desde emprego, geração de alimentos, exploração dos recursos energéticos e minerais, turismo, transporte de bens e pessoas, etc., enquanto se preserva a biodiversidade (European Commission, 2017).

É neste contexto que o Governo de Moçambique está comprometido em desenhar uma abordagem coerente e consistente para potenciar as oportunidades económicas oferecidas pelos recursos naturais marinhos nas águas do Oceano Índico que banha Moçambique. A EDEA é vista como um instrumento preferencial, dada a necessidade de estabelecer um roteiro claro para a perseguição de objectivos nacionais e sectoriais (plasmado na Estratégia Nacional de Desenvolvimento) e apoio financeiro dos programas, de médio e longo prazo, do Governo, seus parceiros de desenvolvimento, sector privado. A EDEA, como ferramenta, vai permitir uma intervenção estratégica coordenada e financeiramente sustentada com vista ao alcance de objectivos com impactos estruturantes.

Decorrente dos nós de estrangulamento identificados como estando condicionando o contributo das várias actividades económicas que ocorrem no mar no desenvolvimento do país, a EDEA visa:

- i) Dar corpo aos objectivos estratégicos da Estratégia Nacional de Desenvolvimento (END) 2015-2035, de resolver os problemas resultantes da planificação sectorial que tem sido levada a cabo por vários sectores e cujas abordagens não encontram pontos de articulação,



principalmente a Agenda 2025¹, Objectivos de Desenvolvimento Sustentável, Plano de Acção para Redução da Pobreza Absoluta, Inquéritos dos Agregados Familiares, Censo Populacional, e outros instrumentos de planificação existentes. Neste sentido a EDEA vai dinamizar uma melhor coerência das intervenções sectoriais no espaço marítimo, através de investimentos e financiamentos mobilizados pelos Governo e seus parceiros de desenvolvimento, incluindo o sector privado e organizações não governamentais.

- ii) Melhorar o enfoque para o alcance de objectivos estratégicos através de um mecanismo para ajustamentos / adequações apropriadas baseadas no respectivo plano de acção. Até hoje os projectos e actividades no espaço marítimo não têm resultado em impactos e benefícios esperados na sociedade moçambicana, seja em forma de renda ou de acesso aos recursos naturais.
- iii) Uma abordagem mais consistente para o alcance de objectivos complexos, tais como o reforço da coordenação institucional que permita um alinhamento dos interesses, prioridades e investimentos sectoriais e privados, como os de cariz nacional, que incluem a eficiência da cadeia de valor, melhorar o conhecimento sobre a resiliência às mudanças climáticas, exploração sustentável dos recursos pesqueiros, marinhos e costeiros, protecção dos serviços ecossistémicos (em perigo devido ao fraco controle e falhas de governação), etc.. Isto requer um foco consistente e investimento de médio e longo prazo só possíveis com uma abordagem como o desta estratégia (EDEA).

Neste sentido, a decisão de elaborar um instrumento estruturante e programático para o desenvolvimento do Mar, tem em vista a responder aos desafios atrás referidos, e funda-se na Resolução n.º 39/2017 de 14 de Setembro² que aprova a Política e Estratégia do Mar que preconiza a necessidade do reforço dos mecanismos que assegurem o acesso ordenado ao mar e às zonas costeiras, bem como ao seu uso sustentável e observa que, a crescente procura do espaço marítimo para diferentes fins - nomeadamente para a pesca, aquacultura, transporte marítimo, indústria naval, turismo, produção de energia e exploração de hidrocarbonetos, pesquisas e investigação científica, e salvaguarda do património cultural - exige uma abordagem holística e integrada com vista a responder aos desafios colocados à promoção, crescimento e competitividade de uma economia azul, rentável e sustentável.

¹ Que na sua página 9 sublinha que muito embora a Visão da END se configure como elemento fulcral que norteará as aspirações e os sonhos, ela permanecerá letra morta se não forem implementadas as estratégias de Desenvolvimento, instrumentos vitais para a concretização da Visão nacional compartilhada à luz do cenário desejável e realístico.

² Resolução n.º 39/2017 de 14 de Setembro, do Conselho de Ministros.



1.2 TERMOS DE REFERÊNCIA PARA FINALIZAÇÃO DA EDEA

1.2.1 Enquadramento

O Governo de Moçambique, reconhecendo a importância do mar e dos recursos existentes no seu domínio, para o desenvolvimento económico do país, criou um Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP), com mandato, de entre vários, para o desenvolvimento do quadro político e legal inerente à promoção da governação e exploração das potencialidades do mar, na vertente económica, social e ambiental, e, orientado para a promoção, crescimento e competitividade de uma Economia Azul, rentável e sustentável, sendo de destacar:

- a) A aprovação da Política e Estratégia do Mar (POLMAR)³, que advoga na sua Missão a promoção do conhecimento e o desenvolvimento económico, social e cultural sobre o mar, assente nos princípios da Economia Azul.
- b) A aprovação do Regulamento que Estabelece o Regime Jurídico de Utilização do Espaço Marítimo Nacional (RJUEM)⁴ que institui os Instrumentos de ordenamento do espaço marítimo, cuja finalidade, de entre várias, consiste, nomeadamente em: (i) promover a exploração económica sustentável, racional e eficiente do mar e dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas; (ii) ordenar os usos e actividades a desenvolver no espaço marítimo com respeito pelos ecossistemas marinhos; e (iii) assegurar a preservação, protecção e recuperação dos valores naturais dos ecossistemas costeiros e marinhos e a manutenção do bom estado ambiental do meio marinho.
- c) A aprovação, pela Assembleia da República, da Lei do Mar⁵, que define os objectivos do ordenamento do espaço marítimo nacional consagrando, de entre vários, a exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos ecossistemas, garantindo a compatibilidade e sustentabilidade dos diversos usos e actividades desenvolvidos no seu domínio, atendendo à responsabilidade inter e intrageracional na utilização do espaço marítimo nacional, visando a criação do emprego.
- d) No que respeita ao Desenvolvimento da economia do mar e áreas afins esta Lei atribui competência ao Governo para criar, por diploma legal específico, mecanismos e critérios para o financiamento de entidades, actividades ou projectos no contexto do desenvolvimento da economia do mar (...).
- e) A aprovação do Regulamento de Gestão e Ordenamento da Zona Costeira e Praias e a Estratégia de Gestão de Zonas Costeiras (EGZC) que definem normas e mecanismos para uma correcta utilização e ordenamento das zonas costeiras e das praias, bem como para a conservação dos ecossistemas marinhos e costeiros.
- f) O aproveitamento da beleza natural e paisagista da zona costeira e das praias para a promoção do ecoturismo, de entre outras actividades afins.

³ Resolução n.º 39/2017, de 14 de Setembro

⁴ Aprovado pelo Decreto n.º 21/2017 de 24 de Maio

⁵ Lei n.º 20/2019, de 8 de Novembro



Com o estabelecimento da Plataforma de diálogo internacional denominada Crescendo Azul e a realização, em Maputo, da sua Iª Edição, em Maio de 2019, foram debatidos temas relacionados com a necessidade de se identificar mecanismos programáticos e institucionais, orientados para o desenvolvimento da Economia Azul no país, tendo em conta o potencial de recursos aquáticos que Moçambique apresenta, e, a qual recomendou a elaboração de uma Estratégia visando aquele objectivo.

Esta pretensão encontra respaldo na Estratégia Africana de Economia Azul, aprovada em 2019, que foi formulada com o intuito de orientar e apoiar os Estados-Membros da UA e as instituições regionais, na formulação coerente das suas estratégias nacionais e regionais de Economia Azul que promovam a transformação e o crescimento socioeconómico, bem como a enfrentar eficazmente os desafios críticos para o crescimento da Economia Azul, sendo por isso, justificável que o Governo objective a formulação e adopção de uma Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul em Moçambique alicerçada neste instrumento e em outros afins, blindando o interesse nacional de promover um desenvolvimento azul.

O quadro Político-Legal do sector do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP) está em processo de construção e actualização, na sequência da adopção da Política e Estratégia Marítima (POLMAR), da aprovação do Decreto 21/2017 de 24 de Maio, que aprova o Regulamento que Estabelece o Regime Jurídico de Utilização do Espaço Marítimo Nacional (RJUEM), e o processo em curso de desenvolvimento da Estratégia de Economia Azul e o Plano de Ordenamento Espacial Marítimo (POEM), ora aprovado em 2021, todos os sectores envolvidos no uso do mar e dos seus recursos são chamados a fazer parte na elaboração da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul de Moçambique (EDEA) por forma a apropriarem-se deste instrumento.

Portanto, torna-se necessário elaborar a EDEA, de modo a torná-lo o instrumento orientador da Estratégia de Economia Azul, em desenvolvimento, e que responda aos desafios actuais do sector do mar e das pescas, considerando os princípios da Abordagem Ecosistémica para as Pescas (EAF).

Espera-se que com a EDEA e o respectivo Plano de Acção se consiga responder aos desafios actuais do sector das pescas, em particular, e do mar, em geral, mormente no que tange, ao desenvolvimento de infraestruturas de apoio a pesca; o combate a pesca ilegal; a gestão sustentável dos recursos pesqueiros e dos seus ecossistemas; o ordenamento da pesca artesanal; e a integração do sector das pesca e aquacultura na abordagem de Economia Azul.

Considera-se também pertinente que nesta revisão se aborde e enquadre adequadamente outras áreas da economia azul, como referência: (i) o transporte, comércio e segurança marítima; (ii) os portos e demais infraestruturas resilientes (iii) as energias renováveis, recursos minerais e demais indústrias com potencial enquadramento nos princípios⁶ da economia azul

⁶ 1. Integrar as preocupações ambientais e sociais
2. Assegurar que os investidores realizam processos de *due diligence* minuciosos
3. Cumprir e alinhar-se com as leis, directrizes e objectivos nacionais e internacionais relevantes
4. Estabelecer prioridades de investimento de impacto positivo
5. Ser transparente e comunicar os impactos
6. Monitorizar o impacto dos investimentos
7. Assegurar a consulta e o envolvimento das partes interessadas



(iv) governação, políticas, institucionais e governação, emprego, criação de emprego e erradicação da pobreza, financiamento inovador. Na estratégia de implementação, atenção especial deverá ser dada ao sector privado, as organizações da sociedade civil, às mulheres e aos jovens.

Neste contexto, o Governo de Moçambique, através do Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas em parceria com o Banco Mundial desencadeou, em finais do ano 2021, a elaboração do esboço da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul, com o envolvimento do Grupo Intersectorial para acompanhamento e supervisão da elaboração do referido instrumento cujo Draft foi objecto de apreciação na IIª Edição da Crescendo Azul, realizada em Novembro de 2021, quando apresentado em evento paralelo organizado pelo Banco Mundial em parceria com o ProAzul, FP.

Assim, realça-se que o Governo de Moçambique, mostra a pertinência da conclusão da elaboração deste importante instrumento programático e estruturante para o desenvolvimento sustentável de Moçambique sendo que, o conteúdo do esboço foi validado pelo Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas.

1.2.2 Objectivo Geral da EDEA

O objectivo geral deste contrato é de “concluir a elaboração da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul com horizonte 2030, adequada ao contexto nacional e alinhada ao contexto regional e africano.”

Para chegar à “versão concluída” da EDEA, o Esboço de EDEA de 2021 será analisado e confrontado com outros documentos que influenciam a Economia Azul de Moçambique como, por exemplo, o POEM e o PNDT, aprovados no final de 2021, a Estratégia de Gestão de Zonas Costeiras, bem como com outras estratégias de Economia Azul, como a Estratégia Africana, a da SADC e as de outros países, e ainda submetido a discussão com os principais actores-chave. A versão concluída incluirá ainda um Plano de Acção e um Plano de monitoria e avaliação.

1.2.3 Actividades a desenvolver

A conclusão da elaboração da EDEA implica um conjunto de actividades gerais - as necessárias à conclusão da EDEA - e um conjunto de actividades específicas, aplicáveis aos consultores especialistas contratados para compor a equipa de trabalho.

Actividades gerais

- Rever e aprimorar os elementos estratégicos existentes na EDEA, quais sejam: (i) a visão, (ii) a missão, (iii) os pilares estratégicos (iv) os objectivos estratégicos, dentre outros.*
- Definir um conjunto de indicadores estratégicos necessários à mensuração da efectividade da Estratégia, incluindo o seu alinhamento com os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).*

⁷ ver capítulo específico



- *Detalhar o modelo de governação, contemplando a definição de papéis e responsabilidades e as principais rotinas das diferentes instâncias consultiva e deliberativa⁸ .*
- *Definir mecanismos e estratégias de engajamento de actores-chave na implementação da EDEA, nomeadamente: sector público, sector privado, sociedade civil organizada, comunidades, academia e outros actores indicados. Nesta actividade será necessária atenção particular ao papel dos actores privados como agentes catalisadores do crescimento sustentável e inclusivo da Economia Azul¹⁰.*
- *Aperfeiçoar o conjunto de iniciativas estratégicas identificadas, bem como a estrutura do plano de acção contendo, no mínimo: (i) descrição da iniciativa (ii) alinhamento com o(s) pilar(es) estratégico(s) projectados para a EDEA (iii) estimativa de orçamento (iv) nível de prioridade (v) partes interessadas (vi) sector / ministério envolvido (vii) complexidade etc. Para os casos aplicáveis, sugerir a implementação de projectos-piloto para posterior escalonamento.*
- *Definir um sistema de monitoria e avaliação, indicando o seu contributo para o Plano Quinquenal do Governo (PQG) e outros instrumentos de planificação indicados pelas partes interessadas relevantes.*
- *Actualizar os dados socioeconómicos dos sectores abrangidos pela Economia Azul de Moçambique.*
- *Demais actividades que, em conjunto com a equipa multidisciplinar de especialistas e o grupo interministerial para elaboração da EDEA serão exploradas ao longo da execução dos serviços.*

Actividades específicas

No âmbito da liderança da equipa

- *Gerir e controlar o tempo/cronograma, custos, recursos, qualidade, riscos, comunicação, integração, escopo do trabalho e partes interessadas.*
- *Preparar e revisar os planos geral e específico do trabalho a ser realizado.*
- *Coordenar a equipa de especialistas, organizar e atribuir tarefas e responsabilidades conforme o desenvolvimento do trabalho.*
- *Dinamizar e articular com Grupo Interministerial.*

⁸ Nesta actividade será necessária atenção às potenciais sinergias, em especial quanto ao papel do Conselho Nacional do Mar (CNM), Conselho de Economia Azul (CEA), Grupo Interministerial de Elaboração da EDEA e outros órgãos sociais e colegiados

⁹ Será fornecido ao grupo de especialistas um levantamento preliminar de partes interessadas, já classificadas de acordo com seu nível de poder e interesse, que se recomenda seu uso como ferramenta inicial para aprofundamento

¹⁰ É recomendada a condução de estudos de caso e/ou *benchmarks* expeditos de casos de sucesso que possam servir de inspiração para posterior adequação à realidade moçambicana.



- *Interagir com actores relevantes sempre que necessário, inclusive na organização e condução dos processos de consulta pública e demais actividades necessárias à conclusão da EDEA.*
- *Realizar apresentações do ponto de situação da execução técnica do trabalho, seja para o Grupo Interministerial, seja para outros parceiros sempre que solicitado.*

No âmbito da Governação, Políticas, Ordenamento Marítimo:

- *Assegurar o enquadramento de questões relevantes do Plano de Ordenamento Marítimo Nacional (POEMN) na EDEA, podendo incluir, dentre outras, uma indicação de locais com melhor adequação ao desenvolvimento das actividades relacionadas à Economia Azul.*
- *Assegurar a identificação de programas e planos territoriais locais que pela sua interdependência estrutural ou funcional necessitem de uma coordenação integrada de ordenamento para o desenvolvimento da Economia Azul, bem como as respectivas medidas de articulação e de coordenação institucional.*
- *Conduzir avaliações comparativas e identificação de boas práticas relacionadas à sua área de actuação, de utilidade para a EDEA.*
- *Definir o modelo detalhado de governação da EDEA, incluindo um fluxograma representativo do processo decisório e o detalhamento dos diferentes papéis das partes interessadas.*

No âmbito da componente Economia Pesqueira

- *Realizar a actualização dos dados socioeconómicos dos sectores definidos na EDEA.*
- *Determinar/ aproximar o potencial socioeconómico dos sectores da EDEA, com ênfase no custo-benefício social¹¹.*
- *Realizar projecções/ cenarização dos sectores da EA, idealmente em consonância com o horizonte temporal da EDEA.*
- *Conduzir análises comparativas de estratégias de Economia Azul de natureza semelhante, evidentemente exitosas e que sirvam de inspiração para a EDEA.*
- *Quantificar/ aproximar o montante de investimento necessário às iniciativas identificadas no plano de acção.*

No âmbito da componente do sector privado e infraestruturas

- *Identificar as principais restrições ao aumento da participação do sector privado na Economia Azul e propor medidas para estimular sua participação nos diferentes elos da cadeia de valor da Economia Azul, aplicáveis à realidade moçambicana.*

¹¹ Actividade poderá ser complementada por especialistas externos



- Definir modelos de gestão das infraestruturas de apoio à Economia Azul que assegurem, ao mesmo tempo, a participação/atractividade do sector privado e apropriação/participação das comunidades beneficiárias.
- Identificar infraestruturas prioritárias e com maior potencial de agregar valor à cadeia de valor da Economia Azul, com ênfase naquelas atractivas para o sector privado.
- Identificação de potenciais parceiros privados com aptidão à integração do mercado de Economia Azul em Moçambique.

1.2.4 Conteúdo da versão concluída da EDEA

O conteúdo da EDEA será organizado no seguinte conjunto de entregáveis.

Coordenação / Governação, Políticas, Ordenamento Marítimo

- E1** *Plano de trabalho detalhado, incluindo o detalhamento dos entregáveis específicos para os dois outros especialistas parte da equipa.*
- E2** *Primeira versão da EDEA para discussão. O documento deve conter já a estrutura final EDEA, seus pilares revistos, elementos estratégicos, os dados socioeconómicos e demais itens, ainda que em fase de adequação.*
- E3** *Versão concluída da EDEA contendo todos os elementos destes termos de referência, assim como outros acordados ao longo da execução.*
- E4** *Plano de acção com elementos suficientes para a implementação da EDEA. É preferível que o Plano de acção indique o nível de urgência/prioridade das iniciativas identificadas, bem como se devem ser implementadas no curto, médio ou longo prazo.*
- E5** *Metodologia de acompanhamento do progresso da EDEA incluindo os procedimentos necessários à colecta das informações necessárias ao progresso dos indicadores de nível estratégico e tático.*

Economia Pesqueira

- EP E1** *Avaliação socioeconómica dos sectores da Economia Azul quanto ao seu grau de contribuição actual para o desenvolvimento social e económico (incluindo o sector privado)*
- EP E2** *Quantificação do potencial socioeconómico dos sectores da Economia Azul, incluindo a sua contribuição actual para o produto interno bruto de Moçambique, e uma projecção de contribuição futura para a economia nacional. A projecção deve considerar pelo menos 03 cenários (optimista, moderado, pessimista) e as condições habilitadoras para cada um dos cenários, além da descrição metodológica.*
- EP E3** *Quantificação dos investimentos necessários ao Plano de Acção de forma a orientar o processo de mobilização de recursos. O Plano de Acção será desenvolvido em colaboração com os diversos especialistas e, eventualmente, especialistas externos ao processo. Uma vez definido, é necessário estimar o investimento necessário.*
- EP E4** *Apresentação dos resultados identificados ao longo do processo de avaliação e quantificação do potencial económico e dos investimentos, incluindo a cenarização. Para a cenarização, é necessária a descrição metodológica e das condições habilitadoras. A apresentação deve ser nos idiomas inglês e português.*

Sector privado e infraestruturas

- SPI E1** *Definição do conjunto de mecanismos para atracção do sector privado aplicáveis à realidade de Moçambique.*



- SPI E2** *Avaliação do modelo de gestão actual e proposta de modelos de gestão alternativos, visando a atractividade do sector privado e o envolvimento/ apropriação pelas comunidades beneficiárias.*
- SPI E3** *Listagem de potenciais parceiros privados para participação nas iniciativas de Economia Azul.*
- SPI E4** *Apresentação dos resultados identificados referente aos mecanismos de atracção do sector privado e outros para o investimento sustentável das infraestruturas. A apresentação deve ser nos idiomas inglês e português.*

1.3 ENQUADRAMENTO GLOBAL DA EDEA

1.3.1 Conceitos de Economia Azul

Nos últimos anos, ganhou força uma dimensão importante para o oceano, a chamada "economia azul" (ou "crescimento azul"), conceito que tem raízes no contexto mais alargado da consciencialização para o impacto negativo da actividade humana no meio natural, aqui focado nos impactos negativos causados aos ecossistemas oceânicos pela actividade humana, como pesca excessiva, destruição de habitats, poluição e impacto das mudanças climáticas. Os governos têm sublinhado a intenção de promover um equilíbrio mais sustentável entre crescimento económico e preservação/conservação do oceano.

A ideia de "economia azul" ou "crescimento azul" tornou-se sinónimo de uma economia oceânica mais sustentável, onde exista um melhor alinhamento entre o crescimento económico e a saúde do oceano, tornando-se um princípio norteador das estratégias nacionais de desenvolvimento oceânico. A diferença entre a economia oceânica e a economia oceânica azul ou sustentável é, assim, o facto de esta ser uma economia onde a actividade económica está em equilíbrio com a capacidade de longo prazo dos ecossistemas oceânicos de apoiar essa actividade e permanecer resiliente e saudável.

No relatório do Banco Mundial "The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries"¹² o conceito de "economia azul" procura promover o crescimento económico, a inclusão social e a preservação ou melhoria dos meios de subsistência, assegurando simultaneamente a sustentabilidade ambiental dos oceanos e das zonas costeiras. Ou seja, dissociando o desenvolvimento socioeconómico provido pelos sectores e actividades relacionados com os oceanos da degradação ambiental e dos ecossistemas. Considera que a economia azul tem diversas componentes, incluindo indústrias oceânicas tradicionais estabelecidas, como a pesca, o turismo e o

¹² World Bank and United Nations Department of Economic and Social Affairs. 2017



transporte marítimo, mas também actividades novas e emergentes, como as energias renováveis *offshore*, a aquacultura, as actividades extractivas do fundo do mar e a biotecnologia e bioprospecção marinhas e, ainda serviços prestados pelos ecossistemas oceânicos, e para os quais não existem mercados, como o sequestro de carbono, a protecção costeira, a eliminação de resíduos e a existência de biodiversidade.

Para serem qualificadas como componentes de uma economia azul, as actividades devem:

- proporcionar benefícios sociais e económicos às gerações actuais e às futuras
- restaurar, proteger e manter a diversidade, a produtividade, a resiliência, as funções essenciais e o valor intrínseco dos ecossistemas marinhos
- basear-se em tecnologias limpas, energias renováveis e fluxos de materiais circulares que reduzam os resíduos e promovam a reciclagem de materiais.

Como o define a UNDP¹³, o conceito de economia azul “procura promover o crescimento económico, a inclusão social e a preservação ou melhoria dos meios de subsistência, garantindo ao mesmo tempo a sustentabilidade ambiental dos oceanos e das áreas costeiras. Considera-se a dissociação de actividades e desenvolvimento socioeconómicos da degradação ambiental e a optimização dos benefícios que podem ser derivados dos recursos marinhos. A economia azul implica o uso do mar e o uso dos seus recursos para o desenvolvimento económico sustentável. De acordo com os dados científicos disponíveis, os recursos oceânicos são limitados e a saúde dos oceanos diminuiu drasticamente devido a actividades antropogénicas. Estas mudanças já são sentidas profundamente, afectando o bem-estar e as sociedades humanas, e provavelmente os seus impactos serão amplificados no futuro devido ao crescimento da população”.

A UNCTAD¹⁴, embora especificamente para os pequenos estados insulares, relaciona a economia azul com a economia dos oceanos, partilhando o mesmo resultado desejado pelo conceito de economia verde adoptado na Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (Rio de Janeiro, 2012): a melhoria do bem-estar humano e da equidade social, ao mesmo tempo que reduz significativamente os riscos ambientais e a escassez ecológica. O conceito de economia dos oceanos também incorpora actividades económicas e comerciais que integram a conservação, o uso sustentável e a gestão da biodiversidade, incluindo ecossistemas marítimos e recursos genéticos. Além disso, inclui actividades que não são intensivas em recursos naturais, apoiam padrões sustentáveis de consumo e geram menores ou nenhuma emissão de GEE. Procura também contribuir para os esforços de

¹³ Blue Economy for Inclusive and Sustainable Growth, UNDP Policy Brief n°6/2018

¹⁴ The oceans economy: opportunities and challenges for SIDS, UNCTAD, 2014



mitigação e adaptação para fazer face aos riscos das mudanças climáticas que se manifestam na subida do nível do mar e na acidificação da água do mar.

A UNEP WIO¹⁵ considera uma economia oceânica sustentável (ou “azul”) aquela em que a actividade económica está em equilíbrio com a capacidade dos ecossistemas oceânicos de apoiarem, a longo prazo essa actividade e permanecerem resilientes e saudáveis, e em que os riscos ambientais e os danos ecológicos dessa actividade são mitigados ou significativamente reduzidos.

Na União Europeia¹⁶, a Economia Azul engloba todas as actividades económicas sectoriais e intersectoriais baseadas ou relacionadas com os oceanos, mares e costas:

- actividades de base marítima que incluem as actividades realizadas nas zonas oceânicas, marítimas e costeiras, tais como os recursos marinhos vivos (pesca de captura e aquicultura), os minerais marinhos, as energias renováveis marinhas, a dessalinização, o transporte marítimo e o turismo costeiro;
- actividades relacionadas com o mar, que utilizam produtos e/ou produzem produtos e serviços a partir do oceano, ou de base marinha, como a transformação de marisco, a biotecnologia, a construção e reparação naval, as actividades portuárias, a tecnologia e o equipamento, os serviços digitais, etc.

O “policy handbook” da UNECA¹⁷, destinado a orientar a elaboração de estratégias para a economia azul, destaca que o “mundo azul” de África inclui lagos, rios e águas subterrâneas, além dos mares e da costa, recursos únicos, mas negligenciados e muitas vezes esquecidos. Se totalmente explorada e bem gerida, a Economia Azul de África pode constituir uma importante fonte de riqueza e desempenhar um papel importante na transformação estrutural de África, promovendo a conservação dos ecossistemas aquáticos e marinhos e a utilização e gestão sustentáveis dos recursos associados e baseia-se em princípios de equidade, desenvolvimento de baixo carbono, eficiência dos recursos e inclusão social.

Os maiores sectores da actual economia aquática e oceânica africana são a pesca, a aquicultura, o turismo, os transportes, a construção naval, os portos, a mineração costeira e submarina, a energia e a bioprospecção. Além disso, a abordagem da Economia Azul enfatiza a interconectividade com outros sectores, responde a sectores emergentes e de contacto e apoia considerações sociais importantes, como a integração da perspectiva de género, a segurança alimentar e hídrica, a redução da pobreza, a retenção de riqueza e a criação de emprego.

¹⁵ MSP of the WIO Blue Economy: 7 April 2017; UNEP/NC/FP/2017/4/Doc/13

¹⁶ The EU Blue Economy Report 2021

¹⁷ Africa's Blue Economy: A policy handbook. United Nations Economic Commission for Africa, 2016



Por fim, a União Africana¹⁸ identificou o desenvolvimento da economia azul dos oceanos como um objectivo prioritário para alcançar a aspiração de "Uma África próspera baseada no crescimento inclusivo e no desenvolvimento sustentável no contexto da Agenda 2063 da União Africana"

O objectivo da Estratégia de Economia Azul de África é orientar o desenvolvimento de uma economia azul inclusiva e sustentável que se torne um contribuinte significativo para a transformação e o crescimento continentais, através do avanço do conhecimento sobre biotecnologia marinha e aquática, sustentabilidade ambiental, crescimento de uma indústria naval em toda a África, desenvolvimento do transporte marítimo, fluvial e lacustre, a gestão das actividades de pesca nestes espaços aquáticos, e a exploração e beneficiamento de recursos minerais e outros recursos do fundo do mar.

A Estratégia para a Economia Azul de África é estruturada em cinco temáticas:

1. Pescas, aquicultura, conservação e ecossistemas aquáticos sustentáveis
2. Navegação/transporte, comércio, portos, segurança marítima (*safety/security*) e aplicação da lei marítima
3. Turismo costeiro e marítimo, alterações climáticas, resiliência, ambiente, infraestruturas
4. Energia e recursos minerais sustentáveis e indústrias inovadoras
5. Políticas, institucionais e de governação, emprego, criação de emprego e erradicação da pobreza, financiamento inovador

Assim, o conceito de Economia Azul tem vindo a afirmar-se no âmbito do planeamento político-estratégico, referindo-se a uma abordagem integrada que procura o equilíbrio entre o uso sustentável dos recursos oceânicos, a melhoria dos níveis de vida das populações e a protecção do ecossistema oceânico, isto é, propondo uma abordagem integrada (que abrange diversos sectores tradicionais e emergentes: pesca, turismo, transporte marítimo e portos, energia renovável marinha, aquacultura, biotecnologias, TIC, recursos genéticos marinhos, etc.) que tem preocupações com a criação de emprego e erradicação da pobreza, bem como com as mudanças climáticas e exige uma estreita colaboração entre sectores públicos e privados.

Os conceitos globais consideram como Economia Azul a relacionada com os Oceanos e, por vezes, com a faixa costeira, até porque muitas das actividades económicas relacionadas com a Economia Azul se localizam (p. ex. os portos) ou têm base nesta faixa (p. ex. as pescas). Apenas nas abordagens relacionadas com África - UNECA e UA - surge a temática das águas interiores, o que é compreensível dada a importância, neste continente, dos grandes lagos e rios e, sobretudo, da existência de muitos

¹⁸ Africa Blue Economy Strategy, African Union – Inter-African Bureau for Animal Resources (AU-IBAR), 2019



países sem acesso ao mar e onde as águas interiores têm importância acrescida para a segurança alimentar e ainda para o transporte de mercadorias e até para o turismo.

Moçambique, com cerca de 2.700 km de linha de costa pode ser considerado um Estado costeiro. No entanto, embora quase 80% da população resida nas províncias costeiras, esse número desce para pouco mais de 30% quando se considera apenas os distritos costeiros (Censo 2017). Acresce que Moçambique é atravessado por grandes rios e possui grandes planos de água (lagos e albufeiras), que constituem um grande contributo para a subsistência alimentar das populações do interior e um meio de transporte relevante, e ainda com potencial para suportar outras actividades que se enquadram na economia azul como o turismo, a produção de energia a partir de fontes renováveis e até a bioexploração de recursos genéticos aquáticos.

1.3.2 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável



Em 2015, os países, incluindo Moçambique, adoptaram a “Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” e os seus 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável.

Um desses objectivos está especialmente relacionado com a necessidade de proteger e desenvolver os espaços marítimos dos países: Objectivo 14 - Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e os recursos marinhos.

Este objectivo procura demonstrar a importância dos oceanos mundiais, destacando que as suas temperatura, química, correntes e vida impulsionam sistemas globais que tornam a terra habitável para a humanidade: água da chuva, água potável, meteorologia, clima, zonas costeiras, grande parte da nossa comida, e até mesmo o oxigénio no ar que respiramos, são todos, em última análise, fornecidos e regulados pelo mar.



Assim, a gestão cuidadosa deste recurso global essencial é uma característica-chave de um futuro sustentável, nomeadamente porque, existe actualmente uma contínua degradação das águas costeiras, devido à poluição, e a acidificação dos oceanos está a ter um efeito adverso sobre o funcionamento dos ecossistemas e da biodiversidade impactando também negativamente a pesca de pequena escala. As áreas de conservação marinhas precisam de ser geridas de forma eficaz e dotadas de recursos e têm que ser postos em prática regulamentos para reduzir a sobrepesca, a poluição marinha e a acidificação do oceano.

Existem vários ODS que podem ser relacionados com a EDEA:

Objectivo de Desenvolvimento Sustentável	Implicações para a economia azul e o desenvolvimento económico azul
ODS 1: <u>Erradicar a pobreza</u> em todas as suas formas, em todos os lugares	Visa o desenvolvimento endógeno das economias a partir dos recursos existentes. economia azul é especialmente importante para os SIDS, particularmente dependentes das suas economias oceânicas
ODS 2: <u>Erradicar a fome</u> , alcançar a segurança alimentar e melhorar a nutrição e promover a agricultura sustentável	Promove a pesca e a aquacultura sustentáveis como principais fontes alimentares. O suprimento sustentável de alimentos do oceano exigirá novas fontes, como a aquacultura vegetal.
ODS 5: Alcançar a <u>igualdade de género</u> e empoderar todas as mulheres e raparigas	Oferece novas oportunidades de trabalho e empreendedorismo sendo vista - nomeadamente pela IORA - como um dos veículos através dos quais o do empoderamento económico das mulheres poderá avançar
ODS 7: Garantir o acesso a <u>energia</u> acessível, fiável, <u>sustentável</u> e moderna para todos	Inclui os usos rapidamente emergentes dos processos naturais do oceano para gerar electricidade, incluindo energia eólica <i>offshore</i> .
ODS 8: Promover o <u>crescimento económico</u> inclusivo e sustentável, o emprego pleno e produtivo e o <u>trabalho digno</u> para todos	Promove o uso sustentável dos recursos marinhos e marítimos, onde várias actividades podem ser pensadas de forma inclusiva. O crescimento previsto em alguns sectores permite antecipar a necessidade de contratação de mão de obra de forma expressiva. O conceito implica ainda a sustentabilidade social do trabalho.
ODS 9: Construir <u>infraestruturas resilientes</u> , promover a industrialização inclusiva e sustentável e <u>fomentar a inovação</u>	Requer grandes esforços para criar produtos oceânicos e mudar para processos de produção que restaurem a saúde dos oceanos e abordem as mudanças climáticas.
ODS 11: Tornar as <u>cidades</u> inclusivas, seguras, <u>resilientes e sustentáveis</u>	Exige que as cidades costeiras sejam resistentes aos impactos das mudanças climáticas e mantenham a saúde ecológica costeira.
ODS 12: Garantir padrões de <u>consumo e produção sustentáveis</u>	Exigirá que os fluxos de resíduos que entram nos ecossistemas marinhos sejam reduzidos e, finalmente, eliminados.
ODS 13: Adotar medidas urgentes para <u>combater as mudanças climáticas e seus impactos</u>	Inclui oportunidades económicas e desafios decorrentes do papel crítico do oceano no ciclo de carbono da Terra.
ODS 14: Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, mares e recursos marinhos	Promove a restauração dos ecossistemas marinhos em seus estados saudáveis e totalmente funcionais.
ODS 15: <u>Proteger, restaurar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres</u> , gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, travar e reverter	As actividades conexas à acção no mar devem respeitar o princípio da sustentabilidade ambiental no uso dos recursos. A I&D para a protecção, conservação e recuperação de biodiversidade marinhas são uma área central da economia azul.



Objectivo de Desenvolvimento Sustentável	Implicações para a economia azul e o desenvolvimento económico azul
a degradação dos solos e travar a perda de biodiversidade	
ODS 17: Revitalizar a <u>parceria global</u> para o desenvolvimento sustentável	Requer acções integradas entre sectores e fronteiras, porque os oceanos são o nosso recurso natural mais compartilhado globalmente.

A nível global, os 17 Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e as 169 metas da nova agenda são monitorados e revistos com recurso a uma lista de indicadores globais que foi adoptada em 2017, pela 48ª Sessão da Comissão de Estatística das Nações Unidas e pela Assembleia Geral das Nações Unidas através da Resolução A/RES/71/313 (trabalho da Comissão de Estatística pertencente à Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável). Esta resolução reconhece a importância de se dispor de um quadro estatístico sólido para medir o progresso nos ODS e de se assegurar que os Governos também desenvolverão os seus indicadores nacionais para apoiar a monitoração do progresso alcançado com os objectivos e metas.

1.3.3 Estratégias Regionais

A Estratégia Africana da Economia Azul considera que a Economia Azul no contexto africano abrange espaços aquáticos e marinhos, incluindo oceanos, mares, costas, lagos, rios e águas subterrâneas. Abrange uma vasta gama de sectores produtivos, incluindo pesca, aquicultura, turismo, transporte, construção naval, energia, bioprospecção e mineração subaquática e actividades relacionadas.

Esta Estratégia assinala que, embora as economias de África continuem a crescer a taxas notáveis, é necessária uma nova abordagem que permita converter esse crescimento em crescimento de qualidade, promovendo a inclusão social e o respeito pelo ambiente. Enfatiza também a interconectividade com outros sectores, respondendo a sectores emergentes e fronteiriços e apoiando considerações sociais importantes, como integração de género, segurança alimentar e hídrica, alívio da pobreza, retenção de riqueza e criação de empregos. Esta nova abordagem à exploração económica dos recursos dos oceanos, lagos, rios e outras massas de água e a conservação dos ecossistemas aquáticos. Trata-se, pois, de um conceito apropriado para países como Moçambique, por ser um Estado costeiro.

É também referido na Estratégia que os maiores sectores da actual economia africana aquática e oceânica são a pesca, a aquicultura, o turismo, os transportes, os portos, a mineração costeira e a energia.

De igual modo a Estratégia da SADC reconhece as águas oceânicas e as águas interiores, mares, rios, lagoas e reservatórios, como fontes de fornecimento de benefícios significativos para a humanidade, incluindo a segurança alimentar e nutricional da pesca e aquicultura, o desenvolvimento económico e social que estes subsectores representam, para além dos demais serviços oferecidos por estes ecossistemas. A relevância do oceano para a região SADC pode ser dividida em actividades/sectores



económicos estabelecidos - pesca de captura, processamento de marisco, transporte (*shipping*), portos, construção e reparação naval, petróleo e gás *offshore* (águas pouco profundas), turismo marinho e costeiro, serviços de empresas marítimas, I&D e educação marítimas e dragagens - e emergentes - maricultura em larga escala, petróleo e gás *offshore* (profundo e ultra profundo), energia eólica *offshore*, energia renovável das ondas, das marés e outras, mineração do fundo do mar, biotecnologia marinha / bioprospeção e dessalinização em larga escala.

1.4 ENQUADRAMENTO NACIONAL DA EDEA

1.4.1 O território de Moçambique

Moçambique situa-se no sudeste do continente africano, entre os paralelos 10° 27' S e 26° 52' S e 30° 12' E e 40° 51' E. Ocupa uma área total estimada de cerca de 1.371.380 km², sendo 786.380 km², de terra firme e cerca de 572.000 km² de área marítima, incluindo uma plataforma continental de cerca de 104.300 km² e uma faixa costeira (a terceira mais longa da costa africana) que se estende por cerca de 2.700 km. Moçambique está intimamente ligado ao mar, possuindo abundantes recursos naturais e uma rica diversidade biológica marinha e costeira de elevado valor económico e social, constituindo uma considerável potencialidade pesqueira e de aquacultura e fonte de renda e sobrevivência para uma significativa parte da população moçambicana. O turismo, especialmente o turismo costeiro, juntamente com as actividades náuticas e desportivas, podem, também, ter um papel determinante na economia das próximas décadas e, considerando o potencial de exportações e a localização geoestratégica, os portos, a logística e os transportes marítimos, também podem ter um papel fundamental na economia moçambicana do futuro.

Ao nível continental, Moçambique conta ainda com duas importantes massas de água, nomeadamente, o Lago Niassa, com uma superfície total de 30.800 km², dos quais 6.400 km² (21%) pertencem a Moçambique, e a Albufeira de Cahora Bassa, com um total de 2.739 km² de superfície de água. Por outro lado, ao longo de todo o território nacional encontram-se cerca de 25 grandes rios com caudal permanente, lagoas litorais e interiores, e planícies de cheias, perfazendo cerca de 20.000 km² de superfície de águas continentais. Todos estes ecossistemas, marinhos e de águas interiores, constituem objecto da abordagem no lato conceito da economia azul, com particular realce na vertente da economia de pesca e aquacultura.

1.4.2 Contexto Socioeconómico

Com uma população estimada em 30,8 milhões de habitantes (INE, 2021), dos quais cerca de 14,9 milhões são homens e cerca de 15,9 milhões são mulheres. A população moçambicana, principalmente a rural, é considerada pobre e depende significativamente da biodiversidade e serviços ecossistémicos para o seu sustento. Uma componente considerável (cerca de 1/3) vive nos distritos costeiros.



Apesar da sua riqueza natural, Moçambique é um país de baixo rendimento, com um Rendimento Nacional Bruto (RNB) per capita de apenas USD 1.310 (Anuário Estatístico 2020). O desenvolvimento económico do país é dominado pelas indústrias extractivas e sectores associados, uma grande componente de agricultura informal de pequena escala, um sector das pescas dotado de infraestruturas físicas limitadas, fora dos corredores urbanos/portuários, embora nas últimas décadas tenham sido feitos progressos assinaláveis com vista ao desenvolvimento sustentável inclusivo. O desempenho da economia de Moçambique é considerado um dos melhores da África Subsaariana nos últimos 20 anos, com uma taxa de crescimento médio de 7% a 8%, sendo um dos principais destinos de investimento estrangeiro directo no continente.

Contudo, o crescimento económico da última década não se traduziu em resultados de desenvolvimento sustentado¹⁹ para a maioria da população rural de Moçambique, apelando a um maior enfoque no desenvolvimento inclusivo e sustentável apoiado por fortes reformas de política económica e diversificação das actividades económicas (Banco Mundial, 2019).

A pobreza continua a afectar quase a metade da população, cerca de 46% de crianças entre os 0 e os 17 são de uma pobreza multidimensional enquanto 49% são pobres monetários. As desigualdades são significativas e têm uma forte componente de género e territorial - as mulheres são pobres e a pobreza está concentrada no Centro e Norte do país. Há que considerar barreiras de género nos processos com vista à redução da degradação dos recursos naturais e para o incremento da resiliência e renda das famílias rurais, sobretudo na zona costeira.

Por outro lado, a vulnerabilidade a choques externos, incluindo desastres naturais, e os impactos nefastos sobre os negócios e renda provocados pelo novo coronavírus - COVID-19 - são um desafio adicional nos esforços do governo para melhor abordar a condição de vida extremada de famílias vulneráveis e alavancar o desenvolvimento socioeconómico do país.

Com vários *hotspots* de biodiversidade²⁰, olhar para o oceano para o desenvolvimento futuro é um caminho óbvio e consistente com as tendências internacionais e regionais, incluindo a agenda de desenvolvimento sustentável para 2030, a estratégia da Economia Azul da África 2019 e o Quadro Estratégico da Economia Azul da região do Sudoeste do Oceano Índico (2020). Nos últimos anos, o Governo de Moçambique fez bons progressos no desenvolvimento de políticas relacionadas com o

¹⁹ O conceito de desenvolvimento sustentável é definido de forma ampla como a capacidade que a Humanidade tem para progredir assegurando que esse desenvolvimento responde às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades, com os seus limites a serem impostas em termos de tecnologia e organização social em recursos ambientais e pela capacidade da biosfera absorver os efeitos das actividades humanas (Martins, J.M.R, 2021)

²⁰ Em Moçambique foram identificadas e delineadas 29 áreas chave para a biodiversidade, cobrindo uma área total de cerca de 139.947,05 km², das quais 25 (86%) ocupam 134.019,16 km² em meio terrestre e 4 (14%) ocupam 5.927.89 km² em meio marinho.



oceano (por exemplo, Política e Estratégia do Mar), legislação (Regime Jurídico de Uso da Zona Marítima Nacional - RJUEM), estabelecendo instituições para implementação de políticas (MIMAIP e Fundo ProAzul) e concretizando a planificação do espaço marinho (POEM), que, por sua vez, já identificava o potencial da economia azul de Moçambique (para o espaço marítimo e zonas costeiras). Faltava apenas um plano de implementação abrangente ou integrado de uma estratégia de economia azul.

Com a exploração de recursos naturais, recentemente descobertos, Moçambique projecta a expectativa de um próspero desenvolvimento económico e bem-estar da população do país, pois apesar de a agricultura ser actualmente a base da economia nacional, o gás natural e os vários minérios disponíveis, tem potencial para permitir ao país alcançar a transformação estrutural da sua economia e ambições de desenvolvimento sustentável. Entretanto, os referidos recursos têm sido fonte de muitos conflitos e disputas, de degradação do ambiente, de agudização das desigualdades e reassentamentos populacionais. A superação desses problemas pode ser encontrada por via do desenho e implementação de um quadro jurídico-político e estratégico que possibilite que os recursos possam ser explorados de forma sustentável para o benefício de todos.

A ausência de um instrumento jurídico-político aglutinador, sobre economia azul faz com que, actualmente, os sectores económicos que intervêm na exploração e ou conservação dos recursos naturais marinhos e costeiros actuem de forma individualizada, o que se tem revelado contraproducente no momento de pôr cobro aos diversos constrangimentos que prejudicam a gestão eficaz e integrada dos recursos naturais. Com efeito, se o Desenvolvimento significa transformação progressiva da economia e sociedade, a sustentabilidade só pode ser possível com a existência de políticas e instrumentos de desenvolvimento que considerem o acesso aos recursos e a distribuição de custos e benefícios inerentes (Martins, J.M.R.). Nesta vertente o mar deve ser visto como um eixo essencial do ponto de vista económico, social e ambiental, para o uso equilibrado dos recursos e garantia de qualidade e bem-estar da sociedade moçambicana.

É neste contexto que se busca, para efeitos da presente estratégia, um conceito globalizador de economia azul que se traduza no uso sustentável dos recursos marinhos e costeiros para o crescimento económico, melhoria das condições de vida, emprego, ao mesmo tempo que se preserve a saúde dos respectivos ecossistemas.

1.4.3 Quadro Jurídico

Quadro Político-Jurídico Internacional

Moçambique é signatário de vários instrumentos jurídicos internacionais relacionados com o capital natural, alguns das quais relevantes para a economia azul, nomeadamente os instrumentos decorrentes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM-1982), principal instrumento jurídico internacional de governação marinha que define os direitos e obrigações dos Estados dentro do seu espaço marítimo e inclui disposições para a protecção do ambiente marinho e a gestão dos seus



recursos incentivando a colaboração na implementação das suas disposições através de acordos regionais. Moçambique é parte dessa Convenção²¹.

No domínio marítimo e de segurança da navegação, Moçambique é membro da Organização Marítima Internacional (OMI), uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), com poderes para realizar a aplicação da CNUDM no domínio do seu mandato e o faz através da adopção de diversas Convenções específicas como a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)²², geralmente considerada como o mais importante de todos os tratados internacionais relativos à segurança dos navios mercantes; a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973, modificada pelo Protocolo de 1978 e Protocolo de 1997 (MARPOL)²³. A OMI dedica também uma atenção especial à protecção ambiental e redução da poluição que ocorre no tráfego marítimo e nos portos.

No domínio da pesca, Moçambique é membro da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO), que adoptou instrumentos, vinculativos e não vinculativos, de implementação da CNUDM nomeadamente, o Código de Conduta para uma Pesca Responsável (1995), a Convenção sobre Espécies Altamente Migratórias (1995)²⁴, o Acordo de Cumprimento das Medidas de Conservação e Gestão por Navios de Bandeira (1993)²⁵, o Acordo Relativo às Medidas de Controlo do Estado de Porto para Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca Ilegal, não Reportada e não Regulamentada (INN) (2009)²⁶.

A nível continental, Moçambique subscreveu o “Quadro Pan-Africano de Política e Estratégia de Reforma do Sector das Pescas e Aquacultura - PFRS” (2010) que tomou decisões que visam a implementação de reformas necessárias para alavancar o sector das pescas e aquacultura em África, sendo a conservação e uso sustentável dos recursos pesqueiros, desenvolvimento do capital humano e cadeia de valor, parte dos requisitos considerados chaves para o efeito. Estes instrumentos estão em linha com o Protocolo de Pescas da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral - SADC (2001).

²¹ Resolução n. 21/96, de 26 de Novembro.

²² Resolução n. 26/94, de 01 de Setembro, actualizado pela Resolução n. 25/2004 de 14 de Julho, que Ratifica as emendas ao Anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 SOLAS (74) adoptadas pela Resolução n. 1, de 12 de Dezembro de 2002, da Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, do ano de 1974

²³ Resolução n. 5/2003, de 18 de Fevereiro

²⁴ Resolução n. 19/2008, de 16 de Dezembro

²⁵ Resolução n. 20/2008, de 16 de Dezembro

²⁶ Resolução n. 68/2010, de 31 de Dezembro



Moçambique é também parte da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (UNFCCC)²⁷, voltada para orientar a adopção de medidas tendentes à redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e é parte da Convenção das Nações Unidas sobre a Diversidade Biológica (1992)²⁸.

Estes instrumentos jurídicos internacionais continuam a ser trasladados para o ordenamento pátrio, mas a sua domesticação, implementação e monitoria, para além de sectorial e individualizada, enferma de graves problemas de coordenação interinstitucional e harmonização limitada, e até certo ponto duplicação causadora de ineficiências e lacunas de governação na tomada de decisões que afectam a segurança no mar, a protecção ambiental e a poluição que ocorre no mar e zona costeira. A EDEA constitui uma oportunidade para responder aos vários problemas já apontados.

Quadro Político-Jurídico Nacional

Moçambique possui um extenso quadro político-jurídico de governação das componentes da economia azul desde políticas, estratégias, leis e regulamentos do sector marítimo e costeiro, e que tem sido actualizado para responder os desafios da actualidade.

A este propósito, Moçambique enveredou num processo de profundas reformas no seu quadro de governação oceânica começando por aprovar, em 2017, a Política do Mar e sua Estratégia de Implementação, que estabelece as linhas mestras de orientação dentro das quais foi elaborada a EDEA, constituindo uma resposta às recomendações emanadas da União Africana que depois de adoptar a Estratégia Marítima Africana, adoptou a Estratégia Africana de Economia Azul. Este quadro é secundado pela Lei do Mar, Lei n.º 20/2019, de 8 de Novembro, importante instrumento regulador de todas as intervenções nos espaços marítimos: uma lei quadro que visa assegurar a conservação, a preservação e utilização para o desenvolvimento sustentável do espaço marítimo nacional. Estes instrumentos, conjugados com a Estratégia Nacional de Desenvolvimento (2015-2035), constituem a base estratégica fundacional para uma gestão sustentável dos recursos naturais que assegure o crescimento económico.

Neste quadro Político-Legal é ainda de referir a aprovação, em Novembro de 2021, pelo Conselho de Ministros, do Plano de Ordenamento Espacial Marítimo (POEM), que corresponde ao Plano de Situação de Ordenamento do Espaço Marítimo definido no RJUEM, onde era já indicada, quer em relatório quer no seu Plano de Acção, a necessidade de desenvolvimento da Economia Azul.

²⁷ Resolução n. 23/2017, de 29 de Dezembro

²⁸ Resolução n. 2/94 de 24 de Agosto



A aprovação da EDEA coloca desafios enormes da sua implementação, não só no que se refere à delimitação de fronteiras marítimas, sobretudo com os países com quem Moçambique possui costa marítima adjacente, como também ao planeamento espacial marítimo, processo concretizado através do POEM.

O quadro político-jurídico da governação marinha e costeira é tendencialmente fragmentado e sectorialmente disperso, concebido para responder às diversas finalidades de entre as quais as de promover o uso sustentável dos recursos naturais para a presente e futuras gerações. É necessário que o mesmo crie condições propícias para o investimento e criação de parcerias público-privadas tendentes a materializar os propósitos da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul.

Com efeito, Moçambique encara desafios na utilização do seu potencial da economia azul. Apontam-se como desafios neste domínio, a competição no acesso aos recursos marinhos e costeiros, baixo índice de emprego, renda e produção de alimentos, baixos investimentos para a exploração sustentável dos recursos aquáticos e costeiros, limitada inclusão e apropriação da sociedade sobre as potencialidades do mar e limitada capacidade de coordenação institucional.

Embora o Governo de Moçambique tenha adoptado e actualizado o seu quadro político-jurídico e estratégico com vista a abordar os vários problemas que entravam o crescimento da economia azul, e visando buscar o desenvolvimento que traga benefícios para todos, particularmente para as mulheres, jovens, crianças e grupos mais vulneráveis, ainda enfrenta constrangimentos devido à escassez de recursos financeiros, técnicos e materiais, e por outro lado devido a inexistência de uma forte colaboração, cooperação e coordenação interinstitucional.

1.4.4 Política e Estratégia do Mar (POLMAR)

A fim de responder aos desafios colocados à promoção, crescimento e competitividade de uma Economia Azul, rentável e sustentável, o Governo de Moçambique estabeleceu a Política do Mar e sua Estratégia de Implementação (Resolução n.º 39/2017, de 14 de Setembro) que enquadra a procura do mar e das zonas costeiras para o desenvolvimento de diversas actividades económicas.

A Política e Estratégia do Mar está enunciada para a solução do seguinte problema focal:

- Baixos benefícios económicos, sociais e ambientais causados por um inadequado ordenamento, fraca fiscalização e por uma deficiente coordenação do acesso, da utilização e da exploração do capital natural no mar e nas zonas costeiras.

Para isso a POLMAR prossegue, entre outros, os seguintes objectivos:

- a) Reforçar o exercício da soberania do Estado sobre as águas jurisdicionais marítimas.
- b) Desenvolver no mar uma economia azul, rentável e sustentável.**



- c) **Promover o empoderamento de cidadãos e empresas nacionais para o exercício de actividades económicas no mar e nas zonas costeiras.**
- d) Promover o desenvolvimento tecnológico e científico no mar, priorizando a investigação, a inovação e a extensão.
- e) Estabelecer princípios e mecanismos para o ordenamento dos espaços marítimos e das zonas costeiras
- f) Adotar uma governação do mar e das zonas costeiras abrangente, coordenada e coerente.
- g) Promover a cooperação internacional ligada ao mar para as matérias relativas aos recursos compartilhados e à delimitação de fronteiras marítimas.
- h) Promover a utilização sustentável do mar e das zonas costeiras para manifestações desportivas, culturais e religiosas.
- i) Proteger e valorizar o património arqueológico existente no mar e nas zonas costeiras.
- j) Promover a adequação e a adopção sistemática de conteúdos sobre o mar e as zonas costeiras nos programas de ensino.

A POLMAR tem como missão “**promover o conhecimento e o desenvolvimento económico, social e cultural sobre o mar, assentes nos princípios da economia azul**” que visa alcançar a visão do Governo da República de Moçambique:

- **Um mar seguro, gerido de forma integrada e responsável, com benefícios socioeconómicos para Moçambique, rumo ao desenvolvimento sustentado.**

O Governo da República de Moçambique na aplicação da Política e Estratégia do Mar observa os seguintes eixos directores:

1. **Estabelecimento de um ambiente favorável ao desenvolvimento de actividades económicas, no mar e nas zonas costeiras, à luz dos princípios da economia azul.**
2. Promoção de iniciativas dirigidas ao estabelecimento de uma cultura ambiental que induza um desenvolvimento económico harmonioso e sustentável.
3. Constituição de mecanismos e de instrumentos necessários ao exercício de coordenação entre os órgãos centrais, locais e municipais.
4. Reparação dos danos causados aos ecossistemas marinhos e costeiros recuperando a sua capacidade de auto-regeneração e equilíbrio.
5. Aplicação de sistemas de taxação pelas concessões, acesso e uso de serviços naturais do meio ambiente, dos recursos marinhos e costeiros.



1.4.5 O Ordenamento do Espaço Marítimo de Moçambique

Descrição geral

O Ordenamento do Espaço Marítimo (OEM, ou MSP na sua sigla em inglês) é “uma maneira de melhorar a tomada de decisões e de fornecer uma abordagem ecossistémica para a gestão das actividades humanas no meio marinho. É um processo de planeamento que permite uma tomada de decisão integrada, voltada para o futuro e consistente, sobre o uso humano do mar.”²⁹

O OEM, quando realizado numa abordagem integrada, permite antecipar ou evitar eventos ou situações adversas e permite o planeamento e a adaptação necessários para atingir determinados objectivos e seleccionar estratégias apropriadas de gestão para manter e salvaguardar os serviços dos ecossistemas necessários. Em suma, incentivando uma cultura de boa governança dos oceanos, o processo de OEM permite alcançar:

- a integração entre diferentes objectivos e sectores económicos;
- a gestão de objectivos concorrentes no espaço marítimo;
- a coexistência de actividades compatíveis, sempre que possível; e
- a integração com o ordenamento terrestre e costeiro, tanto quanto possível.

Enquanto ferramenta de melhoria de tomada de decisões no contexto da necessidade de arbitrar interesses conflitantes entre actividades humanas e entre estas e o ambiente marinho (COM, 2011)³⁰, espera-se que o OEM traga benefícios substanciais para as economias marítimas e o meio marinho ao permitir equilibrar os interesses sectoriais e alcançar o uso sustentável dos recursos marinhos, numa abordagem ecossistémica como princípio abrangente.

O POEM

O POEM abrange a totalidade do Espaço Marítimo Nacional, definido no RJUEM como “as zonas marítimas sob jurisdição nacional, nos termos definidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar”, que envolve as águas interiores marítimas, o mar territorial e a Zona Económica Exclusiva (ZEE). Embora não inclua o ordenamento das zonas costeiras (dado que exclui a área acima da linha de máxima preia-mar), foi considerado que as zonas costeiras são fundamentais e estão intimamente relacionadas com qualquer desenvolvimento que ocorra no espaço marítimo, e as actividades que ocorrem na área costeira são relevantes para o ordenamento do espaço marítimo, pelo

²⁹ UNESCO: Visions for a SEA CHANGE – Report of the First International Workshop on Marine Spatial Planning

³⁰ Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning Final report. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, disp. em <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>



que o POEM foi elaborado tendo em conta as populações, actividades e infraestruturas das zonas costeiras, e respondendo às considerações levantadas pelo Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial, que trata do ordenamento territorial terrestre de Moçambique.

O POEM indica que, nos termos da Lei do Mar, será promovida a exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos ecossistemas, garantindo a compatibilidade e a sustentabilidade dos diversos usos e das actividades nele desenvolvidos, atendendo à responsabilidade inter e intrageracional na utilização do espaço marítimo nacional e visando a criação do emprego, atendendo à preservação, protecção e recuperação dos valores naturais, biodiversidade e dos ecossistemas costeiros e marinhos e à manutenção do bom estado ambiental do meio marinho, assim como à prevenção de riscos e à minimização dos efeitos decorrentes de catástrofes naturais, de alterações climáticas ou da acção humana e garantindo a segurança jurídica e a transparência dos procedimentos de atribuição dos títulos de utilização privativa, e permitir o exercício dos direitos de informação e participação.

Indica ainda, e também nos termos da Lei do Mar, o espaço marítimo nacional é de uso e fruição comum, nomeadamente nas suas funções de lazer, em que utilizações comuns como a pesca, a navegação marítima e o desporto náutico ou de recreio não estão sujeitas a títulos de utilização, desde que respeitem a lei e os condicionamentos definidos nos planos aplicáveis e não prejudique o bom estado ambiental do meio marinho e das zonas costeiras, sendo admitidas utilizações privativas, mediante reserva de área ou volume, para um aproveitamento do meio ou dos recursos marinhos ou serviços dos ecossistemas superior ao obtido por utilização comum, desde que resulte em vantagem para o interesse público e sujeitas à atribuição de um título de utilização.

A Visão definida no POEM para o Espaço Marítimo de Moçambique é a seguinte:

Consolidação, no horizonte de 2040, de um

Espaço Marítimo ordenado, compartilhado e gerido de forma sustentável, onde os usos, actividades e funções não só trazem benefícios socioeconómicos para Moçambique como são adequados à diversidade e resiliência dos ecossistemas e a uma gestão equilibrada dos recursos.

Foi também definida a seguinte Missão para o POEM de Moçambique:

Assegurar o trabalho colaborativo e participativo assente em informação científica relevante no contexto do desenvolvimento sustentável da economia azul de Moçambique, contribuindo para a defesa e afirmação da soberania nacional e para a crescente consciencialização e aproveitamento do potencial que o mar oferece.

Também no âmbito do POEM foi identificado um conjunto de princípios orientadores e elaborada uma análise SWOT, por sector, que serviu de base à definição de Estratégias Temáticas (ou sectoriais) que, por sua vez deram origem à Estratégia de Ordenamento, distribuída por cinco Eixos Estratégicos (ver quadro seguinte).



Quadro 1 - Eixos e Objectivos Estratégicos do POEM

Eixos Estratégicos (EE)	Objectivos Estratégicos (OE)
EE I - Modelo de governação	OE I.1 Ordenamento e Gestão do Território OE I.2 Participação da sociedade civil OE I.3 Coordenação multisectorial OE I.4 Coordenação legal e administrativa
EE II - Ambiente marinho e costeiro	OE II.1 Modelo de gestão dos ecossistemas marinhos e costeiros / Áreas de conservação OE II.2 Qualidade do ambiente OE II.3 Faixa costeira / Mudanças climáticas
EE III - Desenvolvimento socioeconómico	OE III.1 Desenvolvimento humano sustentável OE III.2 Pescas OE III.3 Aquacultura OE III.4 Infraestruturas portuárias e Transporte marítimo OE III.5 Turismo e Recreio OE III.6 Património cultural, arquitectónico e arqueológico OE III.7 Recursos minerais OE III.8 Recursos energéticos (hidrocarbonetos) OE III.9 Recursos energéticos (recurso marítimo) OE III.EA Economia Azul
EE IV - Capacitação e investigação	OE IV.1 Capacitação OE IV.2 Investigação
EE V - Soberania e Cooperação internacional	OE V.1 Soberania, defesa e segurança OE V.2 Fronteiras marítimas OE V.3 Acordos e apoios internacionais

Os Eixos e Objectivos Estratégicos foram a base da estrutura do Plano de Acção e do Plano de Monitoramento e Avaliação.

O OEM de Moçambique foi ainda traduzido num Zoneamento e em Regras de Uso / Orientações de Gestão (Gerais - transversais a todos os usos, actividades ou funções - e Sectoriais - relacionadas directamente com cada uso, actividade ou função existente e/ou potencial).

Economia Azul no POEM

No âmbito do POEM foi identificado que a Economia Azul em Moçambique é composta por um conjunto de actividades muito diversificadas, com diferentes níveis de desenvolvimento e diferenciada distribuição no território. Não havendo, em vários casos, informação sobre o VAB ou o emprego gerado, tornou-se perceptível que a Economia Azul em Moçambique esteja ainda em estado embrionário, pelo que existem oportunidades em todas as actividades e é necessário detalhar o estudo



de cada uma para a obtenção de uma informação mais aprofundada do seu potencial de desenvolvimento.

Pese embora a falta de informação que permita avaliar o peso de cada actividade - ou do seu conjunto - no VAB do país, assim como o respectivo contributo, a informação existente permitiu perceber o seguinte:

- Pesca e turismo costeiro são actividades muito relevantes para Moçambique, e ambas são muito relevantes para o emprego. O papel da pesca nas comunidades costeiras é crucial para a estabilidade e o rendimento das famílias, enquanto que o turismo se encontra ainda num nível embrionário de desenvolvimento pelo que a ligação não é ainda tao acentuada. É, no entanto, já visível em alguns territórios e espera-se que aumente com o crescimento do turismo. Além disso, a sua relevância tem também a ver com a interpelação com outras actividades, nomeadamente na pesca, com um conjunto de actividades conexas que apoiam e suportam a actividade pesqueira. São assim actividades centrais a ter em conta no desenvolvimento futuro e numa estratégia de desenvolvimento da economia azul em Moçambique.
- Aquacultura é um sector de futuro, não apenas em Moçambique, mas em todo o mundo, tomando em consideração as perspectivas das necessidades de produção alimentar para a população mundial, e deve ser encarada como actividade de grande potencial. Os investimentos neste sector são fundamentais, para permitir o desenvolvimento da actividade de forma sustentável.
- As Infraestruturas Portuárias e Transportes Marítimos em resultado da globalização e das interconexões das economias e situação geográfica de Moçambique são actividades que não podem deixar de ser consideradas como centrais. Apesar do bom desempenho e resultados obtidos nestes últimos anos, reconhece-se a existência de um elevado potencial de crescimento do sector portuário moçambicano, sobretudo com a perspectiva de desenvolvimento de novas áreas de negócio emergentes, no Norte, ligadas aos recursos minerais e energéticos, mas também nas regiões Sul e Centro, neste caso com o esperado desenvolvimento do agronegócio, que exigirão mais investimentos e adaptação dos portos aos requisitos do transporte marítimo internacional. A evolução positiva registada nos últimos anos impõe ainda investimentos relevantes, sendo importante a consolidação da cabotagem marítima, no contexto da circulação interna de mercadorias.
- A exploração de Recursos Minerais e Energéticos afiguram-se como actividades com elevado potencial de crescimento e internacionalização. Poderão contribuir de forma muito relevante para o VAB nacional, mas também, e sobretudo no que respeita aos recursos energéticos a explorar no Norte do país, para a criação de emprego qualificado e para o desenvolvimento de múltiplas actividades conexas e de suporte a estas actividades.
- As obras de protecção costeira e ambiental são fundamentais para lidar com os fenómenos de erosão que determinam o campo de possibilidades de investimentos futuros, e assumem relevância



pela dimensão da costa moçambicana e pelos desafios que em vários pontos dessa costa foram identificados.

- A protecção da Biodiversidade, dos Ecossistemas e as Áreas de Conservação constituem áreas relevantes em Moçambique pela riqueza existente no país que se torna fundamental preservar em si mesmas, mas também como suporte a actividades que podem desenvolver-se com elas relacionadas. Com efeito, os ecossistemas de recifes de coral; as florestas de mangais ou as pradarias de ervas marinhas são recursos naturais valiosos para o país, não só pela sua importância para as comunidades costeiras, como pelo enorme potencial para o desenvolvimento do turismo, além dos benefícios ecológicos e ambientais, para uma grande parte da população que ocupa a faixa costeira. A criação e manutenção adequada de áreas de conservação com vista à preservação dos ecossistemas, dos habitats e da sua biodiversidade e de uma utilização sustentável dos recursos contribui de forma indirecta para a criação de emprego.
- Neste contexto, a Investigação Científica constitui uma actividade em desenvolvimento que necessita de maior desenvolvimento, sobretudo via partilha de equipamentos e financiamento de investigação, a orientar para os sectores, actividades, e realidades principais da economia azul de Moçambique produzindo e fornecendo dados e informação que permitam a melhor decisão política e económica. Muito dependente de parcerias internacionais, deve procurar colocar investigadores nacionais no maior número de projectos de investigação possível, e em todos os projectos que se debrucem sobre recursos nacionais.
- A existência de vasto Património Cultural, Arquitectónico e Arqueológico relacionado com a ligação de Moçambique e dos moçambicanos ao oceano constitui recurso a investigar, para identificação, catalogação e preparação para uma exploração sustentável no contexto turístico, a partir das narrativas históricas que permitem ao visitante conhecer melhor a história e a ligação de Moçambique ao oceano, mas também valorizando as actividades tradicionais que se mantêm vivas e constituem património cultural nacional.
- Por fim, no que respeita à Soberania e Defesa Nacional, o seu mais significativo aspecto resulta da sua intenção de produção de segurança no mar, indispensável para o desenvolvimento económico. No entanto, não deve ser esquecido que o preenchimento desta função do Estado também contribui de forma directa para o desenvolvimento económico do país, enquanto função geradora de valor nas indústrias e nos serviços, formadora de pessoal, e parceira em projectos com forte impacto económico. A Marinha moçambicana, nomeadamente, pode vir a desempenhar um relevante papel no fomento económico das indústrias e serviços directamente ligados ao apoio logístico naval da frota, acrescentando oportunidades de negócios e empregos significativos à economia, estimulando assim um sector de actividade que deve ser estruturante para o País, com um importante impacto directo e indirecto na economia das regiões onde existem unidades, estabelecimentos ou órgãos. É expectável que se assista a uma necessidade de investimento nos próximos anos em embarcações nomeadamente para monitorização e segurança, além das necessidades de manutenção do ciclo de vida dos equipamentos e bem assim dos recursos humanos necessários.



1.4.6 Sumário do Esboço de EDEA

Em Outubro de 2021 foi elaborado um “*Draft*” (Esboço) da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul (EDEA) (2022-2035) que constituiu a base da versão concluída da EDEA.

A elaboração do Esboço de EDEA foi resultado de um longo processo de domesticação de importantes instrumentos político-jurídicos nacionais e internacionais, constituindo a resposta do governo para buscar medidas de equilíbrio entre as actividades económicas marinhas, costeiras e a capacidade de longo prazo dos respectivos ecossistemas suportarem essas actividades, permanecendo resilientes e saudáveis para o benefício da presente e futura geração.

Com efeito, na formulação deste “esboço” foram tidos em consideração os instrumentos programáticos, de política e estratégicos similares, relacionados com os sectores integrantes da economia azul, que incluem, mas não se limitam, à Estratégia Ambiental para o Desenvolvimento Sustentável (2007), o Plano de Acção para a Conservação da Diversidade Biológica (2015-2035), a Política e Estratégia do Mar (2017), bem como os fundamentos da formulação do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo.

Igualmente, o processo de elaboração do Esboço da EDEA, para além da consulta de documentação especializada, beneficiou do processo de consulta ao Grupo Interministerial da Economia Azul, criado em 2019, e de contribuições substanciais de especialistas de diversos sectores. Não obstante o processo de consulta tenha sido aberto, às organizações da sociedade civil e sector privado, é necessário garantir um efectivo processo de consulta mais amplo para que toda a sociedade moçambicana, e em especial os actores chave do mar possam engajar-se e assumirem esta estratégia.

O Sumário Executivo do Esboço da EDEA destaca a ligação de Moçambique ao mar, que possui abundantes recursos naturais e uma rica diversidade biológica marinha e costeira de elevado valor económico, ambiental, social e paisagístico, mas cujo contributo potencial para o país tem vindo a ser relativizado, o que conduziu a uma dependência de terceiros para a sua exploração económica.

Considerado o contexto macroeconómico actual de Moçambique, aproveitar os recursos que o mar oferece é um imperativo que se impõe, através do desenvolvimento sustentado dos sectores de pesca e aquacultura, construção naval, energias renováveis, turismo costeiro e comunitário, ambiente, transporte marítimo. Assim, tendo em conta a área da Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Moçambique, a extensão da sua faixa costeira e os imensos e valorosos recursos do mar territorial do país, a EDEA será uma ferramenta que procura conferir um espaço privilegiado da economia do mar como um eixo chave nas opções de desenvolvimento de Moçambique, tirando partido das oportunidades que o mar oferece e reduzindo, gradualmente, a dependência do seu aproveitamento por terceiros.

A EDEA surge também na sequência da aprovação de importantes instrumentos político-jurídicos e estratégicos nacionais, e da adopção de instrumentos jurídicos internacionais, sendo de destacar a



aprovação, em 2017, da Política do Mar e Estratégia de sua Implementação (POLMAR), a organização da Conferência Internacional “Crescendo Azul”³¹, e a adopção, em 2019, da Estratégia Africana de Economia Azul (2019). Neste contexto foi constituído um grupo interministerial para preparar a EDEA.

O processo de elaboração do Esboço de EDEA, seguiu um processo de consulta de documentação especializada, e de contribuições substanciais de especialistas de diversos sectores através de reuniões organizadas para o efeito envolvendo entidades do Estado e seus parceiros de desenvolvimento, algumas ONG incluídas.

O Esboço de EDEA identificou cinco constrangimentos chave para um aproveitamento pleno das potencialidades do mar, nomeadamente:

- a competição no acesso aos recursos marítimos e costeiros;
- baixo índice de emprego, de renda e produção de alimentos;
- baixos investimentos para a exploração sustentável dos recursos aquáticos e costeiros;
- limitada inclusão e apropriação da sociedade sobre as potencialidades do mar; e
- limitada capacidade e coordenação institucional.

Para abordar os desafios acima apontados o Esboço de EDEA prevê intervir com base em cinco (5) pilares estratégicos, estruturados em objectivos estratégicos e iniciativas de intervenção a ser transformados em projectos potencialmente financiáveis:

- Pesca e Aquacultura
- Energia azul e indústria extractiva marinha
- Capital natural, turismo e economia circular
- Transporte marítimo e infraestruturas
- Boa governação e Segurança Marítima.

³¹ teve já duas edições, a primeira, referida no Sumário, em 2019 e, a segunda, realizada no final de 2021.



2. IDENTIFICAÇÃO DE BOAS PRÁTICAS / *BENCHMARK*

2.1 ENQUADRAMENTO

A relação económica global com o oceano está em desenvolvimento acelerado por todo o mundo, impulsionado pela busca de segurança alimentar e fontes alternativas de minerais e energia que o crescimento a longo prazo e as tendências demográficas impõem.

Esta relação tem vindo a evoluir nas últimas décadas, ao longo das quais se afirmou o conceito de Economia Azul enquanto abordagem que procura o equilíbrio entre o uso sustentável dos recursos oceânicos, a melhoria dos níveis de vida das populações e a protecção do ecossistema oceânico. Trata-se assim de uma abordagem integrada que abrange diversos sectores tradicionais e emergentes (pesca, turismo, transporte marítimo e portos, energia renovável marinha, aquacultura, biotecnologias, tecnologias de informação e comunicação (TIC), recursos genéticos marinhos, etc.), e que exige uma estreita colaboração entre sectores público-privados.

A estrutura sectorial de actividades oceânicas varia em cada país, dependendo das suas circunstâncias nacionais únicas e da estratégia nacional adoptada.

O Banco Mundial (2017) destaca que, para se qualificarem como componentes da economia azul (ver quadro seguinte), as actividades precisam de cumprir 3 requisitos:

- Fornecer benefícios sociais e económicos para as gerações actuais e futuras.
- Restaurar, proteger e manter a diversidade, produtividade, resiliência, funções essenciais e valor intrínseco dos ecossistemas marinhos.
- Basear-se em tecnologias limpas, energia renovável e fluxos circulares de materiais que reduzirão o desperdício e promoverão a reciclagem de materiais.

O continente africano apresenta potencialidades evidentes no que se refere ao desenvolvimento da economia azul, enfrentando, no entanto, também, debilidades estruturais que é preciso corrigir.

Em termos globais, a relevância da Economia Azul para África (e vice-versa) pode perceber-se dada a sua extensa base de recursos oceânicos³²: prevalência (70%) de estados costeiros entre os estados africanos; relevância (mais de 90%) da via marítima para as importações e exportações de África; a

³² UNECE - UN Economic Commission for Africa (2016). Africa's Blue Economy: A policy handbook, Addis Ababa, Ethiopia



extensão das zonas marítimas sob jurisdição de África (cerca de 13 milhões de km², incluindo mares territoriais e aproximadamente 6,5 milhões de km² da plataforma continental).

Como ponto central para a economia azul em África tem sido apontada necessidade de modernizar os serviços de transporte marítimo e logística de África, quer em termos de infraestruturas quer de operação (confiabilidade e eficiência), com o objectivo de ligar as economias do continente às cadeias de valor nacionais, regionais e globais, e facilitar o turismo e actividades de lazer entre outros, quando os maiores sectores da economia africana aquática e oceânica são actualmente a pesca, a aquacultura, o turismo, os transportes, os portos, a mineração costeira e a energia.

A nível sub-regional, a Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC) destaca-se como interlocutor chave da Economia Azul em África, com quatro Estados insulares (Comores, Madagáscar, Maurícias, Seychelles); seis Estados costeiros (Angola, República Democrática do Congo (RDC), Moçambique, Namíbia, África do Sul, Tanzânia); abrangendo um território que é banhado por dois oceanos (Atlântico e Índico) - e contíguo ao Oceano Antártico. Por outro lado, regionalmente, a SADC funciona como polo de cooperação e articulação de três dos cinco países com as maiores costas do continente africano (Madagáscar, Somália, África do Sul, Moçambique e Egipto); quatro dos cinco países com as maiores ZEE do continente (África do Sul, Seychelles, Maurícias, Madagáscar e Somália) e quatro dos cinco países com as maiores plataformas continentais do continente (África do Sul, Marrocos, Madagáscar, Moçambique e Namíbia), assumindo-se assim como um actor relevante no desenvolvimento de estratégias de desenvolvimento para a região.

O desenvolvimento da EDEA deve, portanto, tomar em consideração a realidade da economia azul não apenas em termos globais, mas também no quadro regional de referência de Moçambique, sendo oportuna uma análise de boas práticas e bons exemplos adaptáveis à realidade do espaço marítimo e economia de Moçambique (*benchmark*).

Assim, procurou-se, em primeiro lugar, identificar estratégias de desenvolvimento da economia azul de outros países que pudessem trazer ensinamentos para a elaboração da EDEA, tendo presentes, por um lado, factores de semelhança, e cujas boas práticas sejam reconhecidas (ou em que eventuais más práticas possam ajudar numa reflexão sobre o que não fazer), e, por outro, boas práticas específicas mesmo que em casos muito diferentes (sabendo destringir o que resulta do que não é semelhante) mas que poderão ser transpostas para o caso em estudo.

Esta análise foi feita através da consulta de documentos referentes a essas economias, quer as próprias estratégias quer artigos científicos referentes a essas estratégias, complementada por informação recolhida por outras vias, nomeadamente através de páginas de internet, contactos pessoais e pedidos de informação específicos.



2.2 ESTRATÉGIAS E TEMÁTICAS ABRANGIDAS

A análise das várias estratégias de desenvolvimento da economia azul incluiu, sempre que disponíveis, a descrição dos seguintes elementos:

- Entidade responsável / outras entidades
- Sectores
- Visão
- Eixos/pilares
- Plano de Acção
- Financiamento
- Envolvimento de Actores-chave/ Consultas públicas

Foi identificado um conjunto alargado de estratégias que incluiu:

- Os Estados membros SADC relevantes:
 - os seis Estados costeiros: África do Sul, Angola, *Moçambique*, Namíbia, RDC, Tanzânia
 - os quatro Estados insulares: Comores, Madagáscar, Maurícias, Seychelles
- Outros casos com interesse para o caso de Moçambique:
 - Cabo Verde
 - Caraíbas
 - Portugal
 - Quênia
 - São Tomé e Príncipe
- Estratégias regionais e sub-regionais relevantes:
 - Estratégia da União Africana
 - Estratégia da SADC
 - Estratégia para o Oceano Índico Ocidental (WIO)
 - Estratégia da União Europeia

As estratégias são apresentadas por ordem alfabética de país, com as regionais no final.



2.3 ESTRATÉGIAS NACIONAIS E REGIONAIS

2.3.1 África do Sul

Em Março de 2014, o governo sul-africano aprovou a adaptação da metodologia da Malásia Big Fast Results (BFR) dando origem à Operação Phakisa.

A Operação Phakisa representa o novo espírito de avançar mais rapidamente no cumprimento das metas do governo. O ponto de partida foi o facto de a África do Sul estar rodeada por um vasto oceano, e não estar a ser plenamente aproveitado o imenso potencial deste recurso inexplorado. Os oceanos têm o potencial de contribuir com até ZAR 177 mil milhões para o produto interno bruto (PIB) e de criar entre 800 mil e um milhão de empregos até 2033.

A sua primeira implementação foi liderada pelo Departamento de Assuntos Ambientais (DEA) para desbloquear o potencial económico dos oceanos da África do Sul. A fase de planeamento da Operação Phakisa - Economia dos Oceanos teve lugar em meados de 2014. Os vários departamentos estão agora a proceder à sua implementação.

Entidade responsável / Outras entidades

Departamento de Assuntos Ambientais (responsável / coordenador)

Outros departamentos:

- Departamento de Transportes
- Departamento de Recursos Minerais
- Departamento de Agricultura, Silvicultura e Pescas
- Departamento de Assuntos Ambientais
- Departamento de Obras Públicas
- Secretaria de Turismo
- Departamento de Ensino Superior e Formação
- Departamento de Ciência e Tecnologia

Sectores

Seis áreas focais:

- Transportes marítimos e manufactura
- Exploração de petróleo e gás *offshore*



- Aquacultura
- Serviços de protecção marinha e governação dos oceanos
- Desenvolvimento de pequenos portos
- Turismo costeiro e marítimo

Duas áreas facilitadoras:

- Educação/Formação/Capacitação
- Investigação, tecnologia e inovação

Visão

A Operação Phakisa pretende acelerar a execução do Plano Nacional de Desenvolvimento. Tem como objectivos de alto nível, a atingir até 2030:

- Reduzir o número de pessoas que vivem em agregados familiares com um rendimento mensal inferior a ZAR 419 por pessoa (preços de 2009) de 39% para 0%.
- Reduzir a desigualdade, medida pelo coeficiente de Gini, de 0,69 para 0,6.

Uma das suas prioridades imediatas é “Desbloquear o Potencial Económico dos Oceanos da África do Sul”.

Eixos/pilares

- Transporte marítimo e indústria
- Exploração de petróleo e gás *offshore*
- Aquacultura
- Serviços de protecção marítima e governação

Plano de Acção

A operação Phakisa seguiu uma abordagem orientada para os resultados, envolvendo a definição de planos e metas claros, a monitorização contínua dos progressos e a divulgação destes resultados.

Foram identificadas quarenta e sete iniciativas detalhadas que deverão, quando concretizadas, aumentar a contribuição para PIB da economia dos oceanos em ZAR 20 milhões e levar à criação de 22 mil novos empregos directos até 2019.



Financiamento

A Investment South Africa (InvestSA³³) é uma divisão do Departamento de Comércio, Indústria e Concorrência da África do Sul (DTIC). Proporciona promoção de investimento, facilitação e assistência técnica e está orientada para projectos de aceleração e redução da burocracia do governo. Foi criada a 1 de Abril de 2016 como uma parceria dedicada ao sector público-privado no investimento.

A InvestSA está a lançar uma rede de escritórios de consultoria especial *One-Stop-Shop*. A primeira será a *One-Stop-Shop*, em Pretória, e terá sido instalada no exercício de 2016/17. Centrar-se-á em questões regulamentares, registo, licenças e licenciamentos e facilitará o acesso a todos os departamentos governamentais relevantes. A *One-Stop-Shop* Nacional será replicada em nove centros provinciais a serem lançados durante o exercício de 2017/18.

A InvestSA conta com o apoio de um comité interministerial de investimento, composto por 18 ministros. Os departamentos nacionais nomearam pontos focais para acelerar, desbloquear e reduzir a burocracia no governo.

A InvestSA facilita o aumento da qualidade e quantidade de investimento directo estrangeiro e nacional, proporcionando um serviço de recrutamento de investimentos, resolução de problemas e informação, a fim de reter e expandir o investimento na África do Sul e em África.

A InvestSA comercializa activamente, promove e facilita o investimento em importantes sectores de crescimento de alto rendimento da economia sul-africana.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

A implementação da Operação Phakisa e a metodologia Big Fast Results alteraram a forma como o governo conduz a sua actividade. Num afastamento de uma abordagem “silo”, introduziu uma nova abordagem de partilha e distribuição para resolver os desafios e acelerar o desenvolvimento económico. A Operação Phakisa obrigou o governo a envolver-se simultaneamente com todas as partes interessadas para criar uma visão e um mecanismo para desbloquear o potencial económico dos oceanos e outros sectores da África do Sul.

Assim, a operação Phakisa seguiu uma abordagem orientada para os resultados, envolvendo a definição de planos e metas claros, a monitorização contínua dos progressos e a divulgação destes resultados.

³³ <http://www.investsa.gov.za/>



A metodologia incluiu oito etapas sequenciais. Centrou-se em reunir as principais partes interessadas dos sectores público e privado, da academia e das organizações da sociedade civil para colaborar em:

- análise detalhada dos problemas;
- definição de prioridades;
- planeamento de intervenção; e
- entrega.

Estas sessões de colaboração foram denominadas laboratórios (*labs*). Estes *labs* envolveram 656 participantes, uma equipa de 30 coordenadores e facilitadores e 400 horas de sessões de trabalho e discussão participada. Os resultados dos *labs* são planos detalhados com metas ambiciosas, e com o compromisso público na implementação dos planos por todas as partes interessadas.

A implementação dos planos é rigorosamente monitorada e relatada. Os desafios de implementação são geridos activamente para uma resolução eficaz e eficiente.

2.3.2 Cabo Verde

A Economia Azul é um novo conceito que segue uma nova abordagem para a promoção do crescimento das actividades marítimas e a valorização dos recursos oceânicos, costeiros e áreas afins, sem comprometer o funcionamento natural dos ecossistemas oceânicos. A Economia Azul foi eleita como um dos vectores principais na implementação da Agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável de Cabo Verde, com o Governo do país a assumir como visão um modelo de desenvolvimento socioeconómico seguro e duradouro baseado no oceano.

Entidade responsável / Outras entidades

- Ministério do Mar
 - Direcção Geral da Economia Marítima
 - Direcção Geral dos Recursos Marinhos
 - Instituto Marítimo Portuário
 - Instituto do Mar
- Ministério da Defesa Nacional
 - Guarda Costeira
- Ministério da Administração Interna
 - Polícia nacional
- Ministério das Infraestruturas e Ordenamento do Território



- Instituto Nacional de Gestão do Território
- Ministério da Agricultura e Ambiente
 - Direcção Nacional do Ambiente
- Ministério do Turismo e Transportes
 - Direcção Geral do Turismo e Transportes

Sectores

- Portos, desenvolvimento dos transportes marítimos e logística
- Pescas e aquacultura
- Turismo e desportos náuticos
- Serviços marítimos
- Reparação e construção navais
- Protecção ambiental e do ecossistema marinho, ordenamento do território costeiro e marinho
- Dessalinização de água, energias e recursos naturais marinhos
- Educação e investigação

Visão

Transformação de Cabo Verde numa plataforma marítima e logística internacional e numa nação relevante no quadro da economia regional e mundial.

Eixos/pilares

- Eixo 1: Reforçar a governança para a economia azul em Cabo Verde
- Eixo 2: Aumentar a contribuição da economia azul para o desenvolvimento nacional e os ODS
- Eixo 3: Duplicação dos sucessos, partilha dos conhecimentos e seguimento/avaliação das performances

Plano de Acção

Foi definido um plano de acção que passa pelas seguintes acções:

- a avaliação da contribuição do oceano para o bem-estar das comunidades;
- o investimento e a utilização dos recursos da ciência, ensino e tecnologia;
- a priorização de investimentos que valorizem o capital nacional, natural, humano e produtivo;



- a antecipação dos impactos do clima e das alterações climáticas, com acções a nível local, regional e global;
- a adopção de novos investimentos e de instrumentos financeiros específicos para garantir a maximização dos retornos em termos financeiros, sociais e ambientais;
- a observância de quadros jurídicos e institucionais sólidos, incluindo os destinados a investimento e negócios;
- os planos de ordenamento do território costeiro e marinho, visando estabelecer padrões respeitantes ao uso das áreas costeiras e do oceano;
- o apoio do sector privado para dinamização da economia para criação de novos empregos, redução da pobreza e promover o crescimento económico;
- a inclusão e participação de todos os cidadãos, em especial mulheres, jovens e comunidades locais;
- o estabelecimento de parcerias para o reforço das capacidades nacionais.

Financiamento

Foi desenvolvido um Plano Nacional de Investimento na Economia Azul em Cabo Verde – PNIEB 2020, que estabelece quatro fluxos de investimento, nomeadamente:

- infraestruturas costeiras, incluindo portos,
- protecção e gestão do património natural (ecossistemas, recursos naturais e paisagens costeiras),
- valorização dos ecossistemas e recursos oceânicos, e
- investigação & desenvolvimento, e inovações.

O Plano estabelece os 16 critérios de selecção de projectos e respectivas ponderações, que foram aplicados às propostas de projecto apresentadas resultando numa carteira de 7 projectos que foram incluídos no PNIEB para financiamento.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

- sem informação

2.3.3 Caraíbas / Granada

As Caraíbas incluem 37 estados e territórios costeiros e insulares que fazem fronteira com o Mar das Caraíbas, mais as Bahamas. A lista completa é a seguinte: Anguila, Antígua e Barbuda, Aruba, Bahamas, Barbados, Belize, Bonaire, Ilhas Virgens Britânicas, Ilhas Caimão, Colômbia, Costa Rica, Cuba, Curaçau, Dominica, República Dominicana, Granada, Guadalupe, Guatemala, Haiti, Honduras, Jamaica, Martinica, México, Monserrate, Nicarágua, Panamá, Porto Rico, São Bartolomeu, Santo



Eustáquio, São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas, Trindade e Tobago, Ilhas Virgens Americanas e República Bolivariana da Venezuela.

A transição para uma economia azul nas Caraíbas requer um quadro político que represente o oceano como um “espaço de desenvolvimento” único, moldado pela sua ecologia. Tal quadro político pode ser impulsionado pelo ordenamento do espaço costeiro e marítimo (CMSP), gerando mapas para categorizar o espaço oceânico para uma utilização particular ou variedade de usos tendo em conta os processos do ecossistema e, em alguns casos, traduzindo estas categorias em regulamentos via zoneamento do oceano.

A nível sub-regional, em 2013, os membros da Organização dos Estados das Caraíbas Orientais (OECS) adoptaram um quadro político que poderia fornecer as bases para uma economia azul nesta área do Mar das Caraíbas, a “Eastern Caribbean Regional Oceans Policy and Action Plan” (ECROP).

A nível nacional, vários Estados introduziram políticas de apoio à transição para uma economia azul, como nas Bahamas, onde um quadro político integrado visa gerir o espaço oceânico e os seus recursos em conjunto em cerca de 34 entidades governamentais diferentes, bem como São Cristóvão e Nevis, São Vicente e Granadinas, e Antígua e Barbuda.

Neste último, a Iniciativa Barbuda Blue Halo visa desenvolver um plano abrangente, orientado pela comunidade e baseado na ciência para as águas costeiras da ilha, incluindo novos regulamentos de pesca e um plano de ordenamento das águas costeiras (Roberts 2015). Estão também a ser realizados trabalhos semelhantes em países como as Ilhas Virgens Britânicas e Montserrat.

Granada

No quadro da OECS, Granada em particular introduziu desde 2014 um conjunto de políticas que visam o desenvolvimento de uma economia azul, como pilar do crescimento futuro do país. Devido à geografia do país, as suas áreas oceânicas e costeiras fornecem recursos importantes para o desenvolvimento de novas ideias e inovação. Isto abriu uma oportunidade para o crescimento azul e o potencial de aproveitar o potencial inexplorado dos oceanos e costas de Granada para o emprego e o crescimento económico.

Entidade responsável / Outras entidades

Actualmente, a governação dos oceanos nas Caraíbas está relativamente fragmentada para apoiar tais políticas integradas para a economia azul, com mais de 30 diferentes organizações regionais e sub-regionais envolvidas em certa medida e uma colecção de acordos ambientais multilaterais, acordos políticos, acordos não vinculativos, programas, projectos e leis nacionais, todas elas trabalhando em diferentes níveis e escalas espaciais.



Granada

No caso específico de Granada, foi criada uma Comissão que supervisiona o desenvolvimento de iniciativas de economia azul em todo o governo: a Comissão Nacional de Governação dos Oceanos. Esta Comissão inclui representantes dos ministérios da Agricultura, Assuntos Externos, Assuntos Jurídicos, Finanças, Turismo, Força de Polícia Real de Granada, Autoridade Portuária de Granada, Autoridade de Gestão dos Resíduos Sólidos de Granada e da Agência Nacional de Gestão de Desastres.

Sectores

- Captura de recursos vivos:
 - pescas e aquacultura
 - biotecnologia marinha
- Extracção de recursos não-vivos, geração de novos recursos:
 - mineração
 - petróleo e gás
 - energias renováveis
 - água doce
- Comércio e turismo
 - transportes e trocas comerciais
 - turismo e recreio
- Contribuição indirecta para as actividades económicas e o ambiente
 - sequestro de carbono
 - protecção costeira
 - aproveitamento de resíduos
 - existência de biodiversidade

Granada

As seguintes actividades económicas relacionadas com o oceano estão incluídas no contexto das zonas de incentivo ao desenvolvimento do crescimento azul propostas por Granada:

- Turismo Marítimo, incluindo todas as facilidades de alojamento de viagem.
- Lazer marinho, incluindo todas as actividades e instalações recreativas baseadas no oceano.
- Serviços Marítimos, incluindo todas as empresas e instalações que apoiam o Iate.



- Empresas Marítimas, incluindo toda a actividade económica e instalações relacionadas com a indústria de barcos, tais como construção e fabricação de barcos, financiamento de barcos e seguros, registo de barcos, fretamento de barcos, etc.
- Pescas Marinhas
- Navegação Marítima
- Investigação Marinha sobre os potenciais benefícios dos recursos biológicos e do ambiente do oceano. As actividades de *spinoff* incluem a produção de Produtos Farmacêuticos.
- Energia Marinha incluindo o aproveitamento de energias renováveis das ondas, vento e sol. Inclui também aplicações de águas profundas como o arrefecimento do ar das águas do mar para edifícios comerciais e industriais, bem como potenciais resíduos para projectos energéticos. A gestão da água e a dessalinização da água do mar são também actividades críticas.
- Habitação marinha, incluindo todos os empreendimentos habitacionais comunitários que ocorrem ao longo das águas costeiras.
- Exploração Marinha, incluindo a exploração do Fundo Marinho para Hidrocarbonetos e Minerais, Extracção Marinha, Serviços Ambientais relacionados com a Marinha, e outros serviços técnicos, legais e financeiros necessários para as actividades de exploração.

Visão

Alinhar o crescimento económico e a saúde dos oceanos.

O desenvolvimento da Economia Azul das Caraíbas oferece à região do Caribe e aos seus países membros um forte potencial para ajudar a ampliar a produção, as exportações, o emprego e a receita e para beneficiar da variedade de activos e oportunidades oferecidos pelo Mar das Caraíbas.

Granada

Granada foi o primeiro país membro da OECS a desenvolver uma visão para a sua economia de crescimento azul. A visão de crescimento azul de Granada é otimizar os recursos costeiros, marinhos e oceânicos para se tornar um líder mundial e um exemplo para o crescimento azul e sustentabilidade, gerando novos empregos, meios de subsistência alternativos e uma economia alargada para a nação, preservando ao mesmo tempo o ambiente natural.

Eixos/pilares

Desenvolver e fortalecer políticas regionais e nacionais para melhor integrar o quadro de governança para o Mar das Caraíbas

Garantir a implementação dos objectivos políticos para um ambiente marinho saudável, resiliente e produtivo nas Caraíbas, como base para uma economia azul



- Educação e Sensibilização
- Vigilância Marítima, Monitorização e Execução
- Infraestruturas
- Investigação e Desenvolvimento
- Desenvolvimento de Empresas e Finanças Sustentáveis

Granada

- Ordenamento do Espaço Marinho (OEM/MSP) / Política de Gestão Integrada das Zonas Costeiras
- Governança e políticas que integram considerações ambientais e económicas
- Oceanos e pescas “azuis”
- Turismo “azul”
- Comunidades “azuis”

Plano de Acção

Abordagem para a Transição para uma Economia Azul das Caraíbas

- Estratégia 1: Medir tanto a economia oceânica da região como o capital natural
 - Melhorar a base estatística e metodológica para medir a escala e o desempenho da economia oceânica
 - Estabelecer contas de capital natural para o Mar das Caraíbas a nível nacional e regional
- Estratégia 2: Gerir o espaço oceânico das Caraíbas de uma forma mais integrada
 - Criar/expandir abordagens integradas para a governação dos oceanos
 - Aplicar o ordenamento do território marítimo à escala de ZEE
 - Investir na restauração e manutenção da função e integridade do ecossistema marinho, com foco na protecção de ecossistemas críticos e processos de ecossistemas
 - Construir e reforçar a capacidade institucional e humana de agir
- Estratégia 3: Investir no crescimento sustentável e nos principais bens públicos
 - Promover princípios do oceano para orientar o investimento na economia azul
 - Adiantar investimentos em infraestruturas
- Estratégia 4: Monitorizar a transição ao longo do tempo
 - Continuar a melhorar o conhecimento do Mar das Caraíbas



- Expandir a consciência do domínio marítimo sobre o Mar das Caraíbas
 - Acompanhar indicadores-chave para a transição para uma economia azul
- Estratégia 5: Repetir e ajustar conforme necessário

Granada

Granada é o primeiro país caribenho a iniciar uma abordagem proactiva e abrangente do planeamento costeiro nacional para o crescimento azul. O Governo concluiu um Plano Director Costeiro de Crescimento Azul de alto nível para as ilhas de Granada, Carriacou e Petite Martinique, resumindo objectivos fundamentais, e identificando zonas específicas de incentivo ao desenvolvimento do crescimento azul ao longo do litoral. O Plano documenta ainda conceitos preliminares de localização e conceitos facilitadores para projectos estratégicos de crescimento azul desejáveis para iniciar um diálogo com os investidores.

Este Plano parte das suas vantagens comparativas, nomeadamente a sua localização; ZEE; posicionamento face às Granadinas e área de vela das Caraíbas; estabilidade política; infraestruturas e acessibilidades internacionais, entre outros, e tem em conta os projectos em curso nas suas diferentes ilhas.

O Plano define nove Centros Marinhos focados no Crescimento Azul, para a promoção de Granada no mercado das Caraíbas e global:

- Serviços marítimos
- Turismo boutique
- Investigação marinha
- Eco turismo
- Pesca/aquicultura
- Turismo global
- Ciência e tecnologia
- Residencial costeiro
- Transporte marítimo e indústria

Financiamento

- sem informação

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

- sem informação



2.3.4 Maurícias

Entidade responsável / Outras entidades

- Ministério da Economia Oceânica, Pescas, Recursos Marinhos e Ilhas Exteriores
- Conselho Nacional dos Oceanos, formado por representantes de:
 - Gabinete do Primeiro-Ministro,
 - Ministério do Turismo,
 - Ministério da Energia,
 - Ministério da Economia Oceânica, Pescas, Recursos Marinhos, Navegação e Ilhas Exteriores,
 - Instituto Maurício da Oceanografia,
 - Autoridade Portuária maurícia (MPA),
- Conselho de Investigação e Inovação da Maurícia, e
- Conselho Económico Conjunto

Sectores

Os sectores da Economia Azul com maior potencial para alcançar e contribuir para o crescimento global incluem tanto alguns sectores tradicionais (como os serviços de pesca e transporte marítimo), como alguns novos sectores e projectos intersectoriais (como a digitalização marítima, *big data* e a logística, as explorações de leitos marinhos e a energia baseada nos oceanos) que parecem ter o potencial mais elevado de desenvolvimento.

- Pescas marinhas
- Petróleo e gás *offshore*
- Mineração oceânica
- Produção de sal
- Construção naval
- Indústria química marinha
- Biomedicina marinha
- Biotecnologia marinha
- Obras costeiras e marítimas
- Produção de energia marinha
- Utilização de água do mar



- Transportes marítimos e comunicações
- Turismo costeiro

Visão

A estratégia (2013) previa que a contribuição da economia oceânica para o PIB duplique dos 10,8% (2013) para 20% em 2020. Pretende desenvolver o país como um importante *hub* na região para produtos petrolíferos, transbordos de contentores e serviços de valor acrescentado, tais como logística e serviços marítimos.

O Ministério da Economia Oceânica, Pescas, Recursos Marinhos e Ilhas Exteriores, criado no contexto da estratégia de desenvolvimento da EA, tem como visão: “Fazer da Economia Azul um pilar importante para sustentar a diversificação e o crescimento económico, tendo devidamente em conta a conservação dos ecossistemas marinhos.”

Eixos/pilares

- Governança
- Ordenamento do Espaço Marítimo
- Alterações Climáticas
- Sectores-foco: Pesca, Energia; TIC (centrado nos cabos submarinos); Portos

Plano de Acção

Apresenta um roteiro com recomendações a curto prazo (6-18 meses).

Objectivos:

- avaliar o potencial global da OE para contribuir para o desenvolvimento da Maurícia em termos de crescimento e diversificação económica, balança comercial, redução da pobreza e desigualdade, e efeitos nas finanças do Governo;
- identificar os principais desafios sectoriais e transversais a ultrapassar, a fim de aproveitar esse potencial; e
- avaliar as perspectivas para assegurar a sustentabilidade a longo prazo da OE, especialmente em termos de conservação do ambiente e dos riscos colocados pelas alterações climáticas.

Financiamento

Para alcançar os objectivos da sua estratégia, reconhece que é necessária uma revisão das despesas públicas e uma reorientação associada dos recursos humanos, institucionais e financeiros para objectivos e resultados limitados no tempo, a ruptura da cultura de “silos” e a atribuição de



responsabilidades pelos resultados, combinada com uma melhor resposta à procura de serviços no sector privado.

Será necessária uma série de medidas transversais para atrair investimentos sustentáveis, garantir a sua viabilidade económica e inclusão social e monitorizar a saúde ambiental dos recursos marinhos e costeiros das Ilhas Maurícias. Estas medidas incluirão o investimento em recursos humanos, na governação e no apoio público a iniciativas do sector privado (agindo como catalisador desta). Um primeiro passo é avaliar a eficácia das despesas e políticas públicas existentes. As análises de prioridades, sinergias e sequenciação na carteira de investimento podem orientar mais eficazmente os recursos públicos existentes. A reconversão e a requalificação de recursos humanos menos produtivos podem também prestar serviços públicos de forma mais eficiente, nomeadamente quando reforçados com os modernos sistemas de gestão da informação da pesca.

A estratégia de financiamento passa assim tanto por entidades privadas como por públicas:

- Incentivar mais investimento privado: criar um clima mais pró-activo "Fazer Negócios", especialmente para as indústrias emergentes e para investimentos de maior risco. Orientações específicas de investimento podem basear-se em lições das experiências passadas da Maurícia e baseando-se nas melhores práticas internacionais. As tarefas incluirão, por exemplo, a avaliação dos empréstimos do Banco Maurício de Desenvolvimento (MDB), incluindo processos "sem objecções" com prazos, uma vez cumpridos os requisitos básicos (por exemplo, OIA, consultas das partes interessadas e zonas), juntamente com medidas de concessão a longo prazo com um mandato seguro.
- Tornar as Políticas Públicas e as despesas mais eficazes: o resultado e a avaliação baseada no desempenho das finanças públicas recorrentes revelarão poupanças que podem ser redireccionadas. Uma análise semelhante da carteira de investimento público identificará poupanças através de sinergias e agendamento. O diálogo com os parceiros de desenvolvimento sobre a carteira de investimentos da EA alavancará o empréstimo concessional e o financiamento de subvenções a nível regional e nacional. As políticas de apoio ao investimento privado sustentável ajudarão a aceder ao financiamento de impacto para conjugar o desempenho económico e financeiro com os resultados sociais e ambientais e a gestão de riscos.

Nas Maurícias, a instituição Economic Development Board (EDB), que resulta da fusão entre o Conselho de Investimento, a Enterprise Mauritius e a Agência de Promoção de Serviços Financeiros, aposta no planeamento económico, no investimento, na promoção comercial e na facilitação, para alcançar um estatuto de economia de elevado rendimento, através de um crescimento sustentável e inclusivo, assegurando simultaneamente a independência económica. Entre os vários sectores abrangidos está a Economia Oceânica.

O mandato do EDB consiste, nomeadamente, em prestar um forte apoio institucional ao planeamento económico estratégico e em assegurar uma maior coerência e eficácia na formulação das políticas económicas; promover as Maurícias como um centro de investimento e de negócios atractivo, uma



plataforma de exportação competitiva, bem como um Centro Financeiro Internacional (IFC); actuar como a principal instituição responsável pela marca do país para a promoção do investimento; e facilitar o investimento interno e externo e garantir um ambiente de negócios propício.

Como órgão máximo que opera sob a égide do Ministério das Finanças, Planeamento Económico e Desenvolvimento, o EDB otimiza os esforços entre todos os ministérios e com os actores-chave privados. Cabe também ao EDB garantir que os projectos sejam rapidamente implementados, garantindo que os prazos sejam respeitados pelas autoridades de licenciamento, nomeadamente eliminando atrasos devido a procedimentos administrativos desnecessários e implementando uma plataforma nacional de licenciamento electrónico para reduzir as ineficiências e fornecer mais segurança à comunidade empresarial.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

– sem informação

2.3.5 Portugal

Portugal não tem uma estratégia específica para a economia azul, estando esta vertente enquadrada na Estratégia Nacional para o Mar (ENM).

Entidade responsável / Outras entidades

O modelo de governação da ENM 2021-2030 inclui uma coordenação política e uma coordenação técnica. A coordenação política é assegurada pela Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), que é a estrutura de reflexão, coordenação e decisão estratégica sobre o mar, presidida pelo Primeiro-Ministro. A CIAM é apoiada por uma rede de pontos focais, designados pelos membros do Governo com tutela no Mar, que coordena a CIAM, nos Negócios Estrangeiros, na Modernização Administrativa, nas Finanças, na Defesa Nacional, na Administração Interna, na Justiça, na Cultura, na Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, na Educação, no Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, na Saúde, no Planeamento e Infraestruturas, na Economia, no Ambiente, na Agricultura, Florestas e Desenvolvimento Rural e, ainda, pelos membros dos Governos Regionais dos Açores e da Madeira responsáveis pela área do mar.

A coordenação técnica é responsabilidade da Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM), que assegura o apoio logístico, administrativo e técnico necessário ao bom funcionamento da CIAM, competindo-lhe, nomeadamente, secretariar as reuniões da CIAM e coordenar a já referida rede de pontos focais. A DGPM assegura uma articulação funcional entre agentes privados e públicos, que apoia a implementação, monitorização, avaliação e revisão da ENM 2021-2030.

Sectores

Áreas de intervenção prioritárias:



- AI1 - Ciência e inovação
- AI2 - Educação, formação, cultura e literacia do oceano
- AI3 - Biodiversidade e áreas marinhas protegidas
- AI4 - Bioeconomia e biotecnologia azul
- AI5 - Pescas, aquicultura, transformação e comercialização
- AI6 - Robótica e tecnologias digitais
- AI7 - Energias renováveis oceânicas
- AI8 - Turismo, náutica de recreio e desporto
- AI9 - Portos, transportes marítimos, logística e comunicações
- AI10 - Estaleiros, construção e reparação naval
- AI11 - Gestão do litoral, obras e infraestruturas
- AI12 - Recursos não-vivos
- AI13 - Segurança, defesa e vigilância marítima

Visão

Promover um oceano saudável para potenciar o desenvolvimento azul sustentável, o bem-estar dos portugueses e afirmar Portugal como líder na governação do oceano, apoiada no conhecimento científico.

Eixos/pilares

- Combater as alterações climáticas e a poluição e proteger e restaurar os ecossistemas
- Fomentar o emprego e a economia azul circular e sustentável
- Descarbonizar a economia e promover as energias renováveis e autonomia energética
- Apostar na garantia da sustentabilidade e na segurança alimentar
- Facilitar o acesso a água potável
- Promover a saúde e o bem-estar
- Estimular o conhecimento científico, desenvolvimento tecnológico e inovação azul
- Incrementar a educação, a formação, a cultura e a literacia do oceano
- Incentivar a re-industrialização e a capacidade produtiva e digitalizar o oceano
- Garantir a segurança, soberania, cooperação e governação



Plano de Acção

A implementação da ENM 2021-2030 é assegurada por um plano de acção, composto por um conjunto de projectos, acções, programas e estratégias sectoriais. Este plano de acção inclui 185 medidas, 30 das quais são consideradas emblemáticas devido à sua abrangência e elevado potencial multiplicador de efeitos. O plano de acção foi aprovado em diploma próprio e inclui ainda um sistema de monitorização e avaliação regular da ENM 2021-2030, através de indicadores de resultados, produtos relevantes e indicadores financeiros, bem como do respectivo estado de implementação. A revisão periódica do plano de acção permite a sua articulação com instrumentos orientadores de políticas nacionais, como o Programa do Governo e a Lei das Grandes Opções.

A estrutura e conteúdo do Plano de Acção da ENM 2021-2030 encontram-se esquematizados numa tabela matricial, onde se descrevem as medidas que integram cada área de intervenção prioritária e os subconjuntos das medidas que contribuem para o cumprimento de cada objectivo estratégico. A simplificação da estrutura visa permitir aos agentes interessados identificarem de forma rápida as medidas propostas para cada área prioritária, ou sector económico, e para cada um dos objectivos estratégicos.

Financiamento

O instrumento de investimento territorial integrado relativo ao mar (ITI Mar), instituído no âmbito dos Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) e do modelo de governação do Portugal 2020 continua a ser o quadro de referência para o financiamento da EA no período 2021-2030, articulando a aplicação dos FEEI, em gestão partilhada, dos fundos nacionais, como o Fundo Azul e o Fundo Ambiental, do Mecanismo Financeiro do Espaço Económico Europeu (EEA Grants) e de outros investidores públicos e privados em Portugal com interesses na área do mar.

O ITI Mar visa:

- Dar assistência aos potenciais promotores de projectos na temática do mar através de:
 - divulgação de informação sobre oportunidades de financiamento dos FEEI no mar;
 - prestação de esclarecimentos e encaminhamento de potenciais promotores, seguindo um quadro de referência;
 - disponibilização de uma plataforma para registo de potenciais promotores na área do mar.
- Monitorizar e avaliar as componentes marítimas e marinha nos FEEI, tendo em vista analisar o contributo destes fundos para a concretização das prioridades da ENM 2013-2020.
- Proporcionar informação direccionada para suporte aos decisores públicos envolvidos com a política do mar e com os FEEI.



O ITI Mar também é importante para a articulação entre as entidades nacionais que gerem os FEEI no que se refere ao contributo destes fundos para a concretização dos objectivos de estratégias

Complementarmente aos fundos em gestão partilhada, nos quais se incluem também os programas de cooperação territorial ao nível do INTERREG, há a considerar os programas de gestão centralizada da Comissão Europeia: os programas Horizon Europe, InvestEU, COSME, Connecting Europe Facility, Erasmus+ e LIFE.

São ainda consideradas as parcerias em projectos suportados por mecanismos de financiamento da cooperação externa da UE e, também, os bancos de desenvolvimento dos quais Portugal é parte.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

A ENM e o seu plano de acção foram sujeitos a discussão pública de 28 de Setembro a 16 de Novembro de 2020.

2.3.6 Quénia

Não foi encontrada uma Estratégia específica para a Economia Azul, apenas alguns artigos que referem o potencial da Economia Azul: “Harnessing Kenya’s Blue Economy: prospects and challenges” e “An Assessment of the Status of Blue Economy Sectors in Kenya”³⁴.

Aparentemente a Estratégia não foi ainda elaborada.

Entidade responsável / Outras entidades

Estes assuntos estão sob a alçada do Departamento de Estado dos Assuntos Marítimos e Marítimos e do Departamento de Estado das Pescas, Aquicultura e Economia Azul.

Sectores

A Economia Azul do Quénia compreende uma série de recursos marítimos, incluindo os recursos vivos (captura de pesca, aquicultura, mangais, corais, ervas marinhas, algas marinhas e artémia), os recursos não vivos (minerais marinhos, incluindo sal, petróleo e gás *offshore*), os recursos renováveis (energia eólica, energia das marés, energia solar e biotecnologia azul), os serviços e comércio (turismo, transporte marítimo, portos e logística) e, ainda a agricultura e florestaço costeiras.

³⁴ Joseph O. Rasowo, Paul Orina, Betty Nyonje, Salome Awuor & Robert Olendi (2020): Harnessing Kenya’s Blue Economy: prospects and challenges, Journal of the Indian Ocean Region, DOI: 10.1080/19480881.2020.1825199

Richard Mulwa, 2021



Visão

- sem informação

Eixos/pilares

- Integração do ordenamento do território marinho
- Financiamento da economia azul
- Ferramentas de gestão de ecossistemas
- Regime integrado de gestão das zonas costeiras
- Estratégia da Economia Azul (é necessário desenvolver uma estratégia de economia azul com tudo incluído que traga a bordo todos os actores-chave relevantes)
- Criar Institutos mais bem equipados para estudos de economia azul e oceanos

Plano de Acção

- não existente

Financiamento

A maioria das empresas de turismo costeiro e marítimo são detidas e operadas por investidores privados. No entanto, para explorar o potencial dos subsectores de forma sustentável, o Estado deve desempenhar o seu papel para ajudar a atrair investimento na conservação da economia azul e criar políticas que estabeleçam um caso de negócio para o sector.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

- sem informação

2.3.7 São Tomé e Príncipe

Tem por base o conceito da Economia Azul como expresso no Guia de Políticas para a Economia Azul de África, apresentado pela Comissão Económica das Nações Unidas para África, e que descreve o seguinte: “Economia azul abrange os espaços aquáticos e marinhos, incluindo oceanos, mares, costas, lagos, rios e águas subterrâneas, e compreende uma série de sectores produtivos, como a pesca, a aquacultura, o turismo, transporte marítimo, construção naval, energia renovável, bioprospecção, mineração submarina e actividades relacionadas”.

Entidade responsável / Outras entidades

A transversalidade da economia azul, no contexto nacional, envolve directa ou indirectamente todos os sectores governamentais, cabendo ao Ministério do Planeamento, Finanças e Economia Azul a



responsabilidade pela coordenação política do sector da economia azul, a nível governamental, ficando assim associada ao sector que tem a responsabilidade política pelo pelouro de finanças.

Nesse âmbito foi criada a Unidade de Inteligência Estratégica para economia azul, tutelada por esse Ministério, cuja missão é de coordenar, seguir e avaliar políticas dirigidas à economia azul, envolvendo para isso outros ministérios:

- Ministério da Agricultura, Pesca e Desenvolvimento Rural
- Ministério da Defesa e Ordem Interna
- Ministério do Turismo, Comércio e Cultura
- Ministério das Infraestruturas, Recursos Naturais e Ambiente
- Ministério da Saúde

e, ainda a Sociedade civil e a Cooperação internacional.

Para a coordenação foi nomeado, pelo Primeiro Ministro, um Alto-Comissário para a economia azul, vinculado ao Ministro responsável pelo Planeamento, Finanças e economia azul, evitando a armadilha de Cabo Verde, onde o Secretário de Estado Adjunto permanece numa posição fraca em comparação com a mobilização de ministros plenos. Este Alto Comissário pode participar no Conselho de Ministros em assuntos relacionados com o seu mandato.

Sectores

- Pesca e Aquacultura
- Cadeias de valor, mercado e segurança alimentar
- Turismo e ecoturismo
- Energias Renováveis
- Ambiente e biodiversidade
- Transportes e segurança marítimos

Visão

Transformar o país num centro marítimo, num centro de serviços financeiros e num destino turístico para o Golfo da Guiné, através do desenvolvimento de infraestruturas.

As prioridades são: um sector agrícola e uma economia azul mais produtivos, bem como uma maior segurança alimentar, acesso a serviços de educação e saúde de qualidade e um sistema judicial eficiente.



Eixos/pilares

- sem informação

Plano de Acção

Áreas sectoriais e campos de intervenção por plano de acção

- Pesca e Aquacultura
 - exploração de novas potencialidades e recursos no sector de pesca e aquacultura através de uso de novas tecnologias;
 - reforço da sustentabilidade das práticas de captura e melhoria de rendimento da plataforma;
 - inclusão das comunidades azuis nos processos de desenvolvimento da pesca e aquacultura;
 - aprofundamento do conhecimento das actividades de pesca e aquacultura com vista a melhorar a governação.
- Cadeias de valor, mercado e segurança alimentar
 - exploração de novas potencialidades e recursos na cadeia de valores, através de uso de novas tecnologias;
 - reforço da sustentabilidade em todo o processo de cadeia de valor;
 - inclusão das comunidades azuis em todo processo de cadeia de valor, incluindo segurança alimentar;
 - aprofundamento do conhecimento das actividades dos processos de criação de cadeia de valor.
- Turismo e ecoturismo
 - exploração de novas potencialidades turísticas;
 - reforço da sustentabilidade da actividade turística e melhoria do rendimento;
 - desenvolvimento e implementação de um sistema de inclusão das comunidades onde se instale uma actividade turística;
 - aprofundamento do conhecimento sobre o turismo como factor de desenvolvimento para melhorar a governação.
- Ambiente e biodiversidade
 - exploração de novas potencialidades na Economia do Ambiente;
 - reforço da sustentabilidade ambiental;
 - inclusão das populações nas políticas ambientais;
 - reforço do conhecimento para a melhoria da Governação.



- Energias Renováveis
 - exploração de novas potencialidades nas energias renováveis;
 - reforço da sustentabilidade no processo de desenvolvimento de energias renováveis;
 - inclusão das populações nas políticas de energias renováveis;
 - reforço do conhecimento para a melhoria da Governação.
- Transportes e segurança marítimos
 - exploração de novas potencialidades nos transportes marítimos;
 - reforço da sustentabilidade no processo de desenvolvimento de transportes e segurança marítimos;
 - inclusão das populações nas políticas de transportes e segurança marítimos;
 - reforço do conhecimento para a melhoria da Governação.

Cada um dos investimentos seleccionados, além do seu próprio desempenho técnico e económico, deve contribuir positivamente para os objectivos do programa, no âmbito da economia azul (económica, social e ambiental): Assim, foram propostos, para a sua garantia, indicadores específicos e desenvolvidas ferramentas de monitoramento, avaliação e medição dos desempenhos da economia azul, tendo em vista as apostas da sustentabilidade, tomando em consideração os benefícios sociais, económicos e ambientais, tanto para o benefício da população nacional como para o benefício da economia nacional.

Financiamento

Foi preparado um Programa de Investimento para a Economia Azul em São Tomé e Príncipe³⁵ que inclui como principais oportunidades de investimento:

- Cabotagem Azul
- Turismo e requalificação do ambiente costeiro
- Plano de modernização da frota artesanal costeira

³⁵ https://www.fao.org/docs/handinhandlibraries/default-document-library/stp_investmentplan_221008.pdf?sfvrsn=18bcc5e_1



Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

O Governo, reconhecendo que a governação do sistema aquático requer novas abordagens para criar novas políticas, melhorar ou corrigir as políticas existentes no quadro de um sistema de negociações entre as instituições governamentais, aos níveis internacional, regional, nacional e local, incluiu todos os actores (governamentais, económicos e sociedade civil) nas negociações para regular actividades aquáticas, em que se incluem também as actividades costeiras.

2.3.8 Seychelles

O Quadro Estratégico e Roteiro da Economia Azul das Seychelles, aprovado pelo Governo a 31 de Janeiro de 2018, é uma abordagem integrada para o desenvolvimento sustentável baseado nos oceanos, que reúne economia, ambiente e sociedade, de forma consistente com a Agenda de Desenvolvimento Sustentável 2030 (ODS), com a Meta 11 de Aichi, Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB) e com o Acordo de Paris sobre Mudanças Climáticas (2015).

Este quadro estratégico articula a "Marca da Economia Azul" das Seychelles como uma vantagem comparativa única baseada em credenciais de sustentabilidade, baseia-se em estruturas legais e políticas nacionais e internacionais das Seychelles, iniciativas emblemáticas bem-sucedidas, como o ordenamento espacial marinho e finanças inovadoras, e apresenta uma agenda priorizada de acção e investimento até 2030.

Entidade responsável / Outras entidades

O Departamento da Economia Azul foi criado em 2015, no Ministério das Finanças, mas, em 2017, foi transferido para o Gabinete do Vice-Presidente. Actualmente está integrado no Ministério das Pescas e da Economia Azul.

Sectores

Os sectores dividem-se em dois grupos:

- sectores existentes baseados nos oceanos: pescas, turismo, portos;
- sectores novos e emergentes: maricultura, energias renováveis, biotecnologia, conectividade digital, comércio.

Visão

A Visão da Economia Azul é “Desenvolver uma economia azul como forma de concretizar o potencial de desenvolvimento da nação através da inovação, da abordagem orientada para o conhecimento, estando atento à necessidade de conservar a integridade do ambiente marinho e do património das Seychelles para as gerações presentes e futuras.”



Eixos/Pilares

- **Diversificação económica e resiliência:** reduzir a vulnerabilidade económica e a dependência de um pequeno número de sectores e aumentar o PIB % derivado dos sectores marinhos
- **Prosperidade partilhada:** criação de empregos de alto valor e oportunidades de investimento local;
- **Segurança alimentar** e bem-estar;
- **Integridade dos habitats e serviços do ecossistema**, uso sustentável e resiliência climática.

Plano de Acção

Quatro principais prioridades estratégicas para a acção e investimento:

- Prioridade Estratégica 1: Criação de riqueza sustentável
 - diversificar os sectores existentes baseados nos oceanos (pescas, turismo, portos) com foco na adição de valor, cadeias de valor, qualidade e não quantidade; credenciais de sustentabilidade e boas práticas;
 - explorar sectores novos e emergentes (maricultura, energias renováveis, biotecnologia, conectividade digital, comércio) focando-se no estabelecimento da definição de políticas, viabilidade e projectos-piloto.
- Prioridade estratégica 2: Partilha da prosperidade
 - garantir a segurança alimentar e o bem-estar focados na melhoria dos sistemas e mercados locais de produção, reduzindo a dependência das importações e promovendo estilos de vida saudáveis;
 - garantir o acesso a uma educação de elevada qualidade e a uma formação profissional, novos empregos e oportunidades de emprego;
 - melhorar o ambiente de negócios, incentivar o investimento local e internacional, a inovação, as pequenas e médias empresas (PME) e uma cultura de empreendedorismo.
- Prioridade Estratégica 3: Assegurar oceanos saudáveis e produtivos
 - assegurar que a contabilidade dos serviços dos ecossistemas é incluída em medidas económicas como o PIB;
 - proteger os activos marinhos e costeiros, por exemplo através de áreas marinhas protegidas (AH) e de resposta aos riscos dos oceanos (por exemplo, poluição marinha, clima e acidificação dos oceanos);
 - implementar a resiliência da economia azul/oceano sobre o clima através da mitigação (ou seja, carbono azul, energias renováveis) e estratégias de adaptação consistentes com as



obrigações previstas na Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (UNFCCC).

– Prioridade Estratégica 4: fortalecimento do ambiente de habilitação

Inclui acções de corte transversal sem as quais os benefícios económicos, sociais e ambientais da economia azul não seriam realizados, tais como:

- concluir o Plano Espacial Marinho da ZEE das Seychelles até 2020, que ajudará a definir as regras a aplicar ao desenvolvimento do oceano em todos os sectores marítimos;
- desenvolver a capacidade de investigação & desenvolvimento e inovação para informar a gestão responsável dos recursos marinhos e costeiros e transformar o conhecimento em oportunidades de desenvolvimento e actividades produtivas (por exemplo, biotecnologia);
- enquanto país de alto rendimento, financiar a economia azul através da diversificação de oportunidades de financiamento, aproveitando o apetite dos investidores do sector privado internacional pelo investimento na sustentabilidade; e garantir uma maior eficiência dos mecanismos de captação de receitas;
- incorporar riscos económicos/oceânicos azuis nas estratégias nacionais de segurança marítima e na cooperação regional para fazer face aos impactos das actividades ilegais, à degradação dos recursos e à melhoria da capacidade de monitorização, controlo e vigilância (MCS);
- reforçar as parcerias nacionais entre governo, indústria, sociedade civil e parcerias regionais para abordar questões de interesse comum;
- incluir a advocacia e as parcerias internacionais para atrair recursos técnicos e financeiros e manter as questões insulares na vanguarda das agendas de desenvolvimento global e alterações climáticas.

Para a implementação do plano de acção foi estabelecido um sistema de governança que assegure uma supervisão estratégica e intersectorial integrada do desenvolvimento baseado nos oceanos e da protecção do ambiente oceânico, bem como a transparência, a inclusão e a responsabilização e foi desenvolvido um quadro de monitorização e avaliação que tire partido dos indicadores globais e dos indicadores dos ODS, incluindo uma revisão intercalar como medida de política adaptativa.

Financiamento

Nas Seychelles o financiamento da economia azul é conseguido através de “troca de dívida” (*debt swap*) e obrigações azuis (*blue bonds*).

Para a troca de dívida foi criado o Seychelles Conservation and Climate Adaptation Trust (SeyCCAT), com representação igual do Governo e da Sociedade Civil.

As obrigações azuis são apoiadas pelo Banco Mundial e pelo Global Environment Facility (GEF).



Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

- sem informação

2.3.9 Tanzânia

Entidade responsável / Outras entidades

- sem informação

Sectores

Os maiores sectores da actual economia aquática e oceânica da Tanzânia são as pescas, a aquacultura, o turismo, os transportes, os portos, a mineração costeira e a energia.

Visão

Desbloquear o potencial da economia oceânica e costeira e preservar a sua biodiversidade; reforçar a capacidade do país para impor a protecção ambiental e a resiliência climática e, ao mesmo tempo, trazer benefícios directos e sustentáveis às comunidades locais dos sectores produtivos.

Eixos/pilares

- Gestão sustentável e integrada dos ecossistemas costeiros e dos deltas dos rios:
 - ordenamento das zonas marinhas e costeiras;
 - luta contra a desflorestação e as perdas de biodiversidade;
 - protecção do ambiente e da economia circular.
- Utilização sustentável e produtiva do ecossistema marinho e costeiro:
 - pesca marinha, aquacultura e cadeias de valor costeiras;
 - energias renovável e *offshore*;
 - ecoturismo costeiro e marítimo.
- Apoio à governação dos oceanos a nível mundial, nacional e local:
 - reforço das capacidades da economia azul;
 - nova legislação e revisão da legislação e regulamentação existentes;
 - medidas de aplicação da lei, vigilância, controlo e gestão da ZEE alargada, controlo por satélite (programa Copernicus);
 - mecanismos de coordenação do governo e da comunidade de doadores;
 - participação em mecanismos multilaterais.



Plano de Acção

- sem informação

Financiamento

A Zanzibar Investment Promotion Authority (ZIPA) é a instituição pública responsável pela captação do investimento para Zanzibar.

O Presidente da Tanzânia/Zanzibar Hussein Mwinyi convidou empresários da África Oriental e além-mar para investir fortemente nas Ilhas que ajudarão a impulsionar a economia azul.

Mwinyi disse que Zanzibar está aberto a um forte investimento em diversos sectores da economia azul, incluindo pesca em alto mar, infraestruturas portuárias, transportes marítimos, petróleo e gás, e turismo, refere um comunicado emitido no sábado pela Comunidade da África Oriental (CEA).

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

Pretende-se envolvimento de principais intervenientes e partes interessadas.

2.3.10 Estratégia Africana

A “Estratégia Marítima Integrada de África para 2050 (EMIA 2050)” consiste nos planos de acção abrangentes, concertados e coerentes a longo prazo que irão alcançar os objectivos da UA para melhorar a viabilidade marítima para uma África próspera.

Entidade responsável / Outras entidades

União Africana: “O mais rapidamente possível, a UA criará um Departamento Autónomo de Assuntos Marítimos (DMA) para desenvolver e coordenar todas as políticas de implementação da Estratégia Marítima Integrada no Domínio Marítimo Africano”.

Sectores

Principais serviços dos ecossistemas e sectores da Economia Azul:

Tipo de serviços de ecossistema	Sectores da Economia Azul
Colheita de recursos aquáticos vivos (frutos do mar, organismos marinhos vegetais e produtos marinhos-biotecnológicos)	Pesca (interior, litoral e mares profundos) Aquicultura Maricultura Produtos farmacêuticos, químicos, cosméticos, investigação genética
Extracção de recursos não-vivos e geração de novos recursos energéticos	Minação de águas profundas e fundos marinhos Petróleo e gás offshore Energias renováveis



	Colheita de sal marinho Mineração costeira de areia, cascalho e outros materiais de construção
Comércio e comércio dentro e ao redor do oceano e dos rios	Transportes e serviços marítimos Infraestrutura portuária Construção naval e reparações Transporte fluvial Turismo e lazer
Protecção	Protecção costeira Protecção do ecossistema marinho Protecção de recursos hídricos
Valores culturais e religiosos	Práticas culturais e religiosas
Conhecimento e informação	Investigação biofísica, socioeconómica e política

(Africa's Blue Economy: A policy handbook)

Visão

A visão geral da EMIA 2050 da UA é fomentar o aumento da criação de riqueza a partir dos oceanos e mares africanos, desenvolvendo uma economia azul sustentável e próspera de uma forma segura e ambientalmente sustentável.

Eixos/pilares

- Actividades ilegais, que incluem a descarga de resíduos tóxicos e a descarga de petróleo, o comércio de petróleo bruto ilícito, o tráfico de armas e de droga, o tráfico e o contrabando de seres humanos, a pirataria e o assalto à mão armada no mar.
- Exploração de energia, alterações climáticas, protecção e conservação do ambiente e segurança da vida e dos bens no mar.
- Investigação, inovação e desenvolvimento
- Desenvolvimento do sector marítimo, incluindo a competitividade, a criação de emprego, o comércio internacional, as infraestruturas marítimas, os transportes, a informação, as comunicações e as tecnologias e a logística.

Plano de Acção

A EMIA 2050 possui um quadro de acções estratégicas, e um Plano de Acção para a Operacionalização com distinção entre o curto (3 anos, 2018), o médio (2030) e o longo prazo (2050).

Este Plano de Acção constitui um roteiro destinado principalmente a identificar os objectivos globais que visam melhorar a economia azul de África, as principais actividades ou acções necessárias para atingir esses objectivos, os resultados a atingir e os indicadores que os irão avaliar, a instituição



responsável pela liderança e as outras instituições responsáveis pela implementação das acções e o prazo. Os objectivos abrangem propostas para novas instituições e estruturas, criação de riqueza e desenvolvimento de recursos humanos, bem como o reforço das capacidades para a governação marítima. Algumas das acções foram implementadas (ou estão em implementação) pelas partes responsáveis. O Plano de Acção será revisto e actualizado de três em três anos.

Financiamento

Para sustentar a viabilidade marítima em África, será criado o mais rapidamente possível um Fundo de Capital da Estratégia Marítima Integrada (2050 AIMSCAF) para disponibilizar fundos de investigação e capitais de risco para novos projectos do sector marítimo em toda a África. Os investidores do AIMSCAF de 2050 incluirão os Estados-Membros, bem como o sector privado e outros fundos de investimento dentro e fora de África. Irá também co-investir, organizar e/ou liderar um sindicato de investidores, conforme adequado a uma transacção.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

O aumento da criação de riqueza a partir do domínio marítimo africano, bem como o aumento da estabilidade nacional, regional e continental, será atingido através de esforços colaborativos, concertados, cooperativos, coordenados, coerentes e de confiança para construir blocos de actividades do sector marítimo em conjunto com a melhoria dos elementos da governação marítima.

2.3.11 Estratégia da SADC

A SADC está a avançar para uma estratégia que visa desenvolver uma economia marítima próspera e aproveitar todo o potencial das actividades marítimas de uma forma ambientalmente sustentável. O Secretariado da SADC está a preparar um documento de discussão para ser usado para desenvolver uma Estratégia Regional de Economia Azul, e está também a planear encomendar um estudo sobre oportunidades e ameaças para a Iniciativa de Economia Azul da SADC.³⁶

Entidade responsável / Outras entidades

- Secretariado da SADC / Países membros

Sectores

A Economia Azul engloba uma série de sectores marítimos tradicionais e emergentes, como pesca, aquicultura, navegação, petróleo e gás offshore, bioprospecção, mineração marinha, bem como a comunidade de pesquisa, conservacionistas, formuladores de políticas e sociedade civil.

³⁶ SADC Hoje Vol. 20 No. 5 Agosto 2018



Visão

- sem informação

Eixos/pilares

- Segurança alimentar e nutricional da pesca e da aquicultura;
- Desenvolvimento económico e social da pesca e aquicultura, turismo marinho e costeiro, navegação, mineração e energia; e
- Serviços ecossistémicos como sequestro de carbono, filtração de água, regulação atmosférica e de temperatura, protecção contra erosão e eventos climáticos extremos.

Plano de Acção

- sem informação

Financiamento

- sem informação

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

- sem informação

2.3.12 Estratégia WIO

Entidade responsável / Outras entidades

- sem informação

Sectores

- Tradicionais/convencionais: pesca, aquicultura e transformação de alimentos marítimos, transportes (incluindo o registo de navios), portos e serviços conexos, tais como dragagens, construção naval e reparação e turismo marítimo.
- Não tradicionais: aquicultura marinha, exploração e perfuração de petróleo e gás de águas profundas, energia eólica offshore, mineração marinha e marinha, produtos marinhos de alta tecnologia, serviços.

Visão

Estabelecer uma boa governação ambiental, cooperação regional, conectividade, reforço das capacidades, conhecimento partilhado e causa comum em termos globais para um, incluindo oportunidades de financiamento emergentes para o desenvolvimento da Economia Azul.



Eixos/pilares

- sem informação

Plano de Acção

Considera uma abordagem gradual e faseada na execução:

- Na fase 1, políticas e incentivos que visem o aprofundamento dos ganhos das indústrias marinhas tradicionais/convencionais (por exemplo, pesca, aquicultura e transformação de alimentos marítimos, transportes incluindo o registo de navios, portos e serviços conexos, tais como dragagens, construção naval e reparação e turismo marítimo) e fomentar a colaboração regional nestas áreas.
- Na fase 2, as políticas, os incentivos e a colaboração regional e sul-sul estão orientadas para promover o aparecimento de indústrias não tradicionais na região (aquicultura marinha, exploração e perfuração de petróleo e gás de águas profundas, energia eólica *offshore*, e Deep Ocean Water Application (DOWA), incluindo energia renovável oceânica, mineração marinha e marinha, e produtos marinhos de alta tecnologia e serviços).
- Na fase 3 intensificar então a criação de cadeias de valor regionais de base azul que integram as indústrias tradicionais e não tradicionais. Esta abordagem faseada permitirá aos países colher benefícios económicos de frutos de baixa suspensão, como o turismo, as pescas e a aquicultura na fase 1, estes podem gerar recursos para financiar I&D baseada no oceano e construção de infraestruturas marinhas para as fases seguintes.

Financiamento

Os investimentos públicos e privados em infraestruturas e instalações azuis (por exemplo, portos marítimos e docas, estâncias marítimas, refrigeração para manuseamento de produtos marinhos frescos, infraestruturas costeiras e infraestruturas para proteger os recursos azuis) são pré-requisitos para colher os benefícios da economia azul, enquanto as estratégias orientadas para as exportações podem aumentar a rentabilidade desses investimentos, abrir mercados para empresas privadas, e gerar níveis mais elevados de investimentos para o crescimento sectorial.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

Reforço da Cooperação, Colaboração e Apoio com Parceiros na capacitação, implementação e partilha de experiências sobre o planeamento espacial marinho integrado em apoio à economia azul.

2.3.13 Estratégia UE

Entidade responsável / Outras entidades

Comissão Europeia | Direcção-Geral da Investigação e Inovação



Sectores

A agenda apresentada foca os sectores considerados fundamentais para o objectivo anunciado:

- Energia Renovável Marítima
- Transporte marítimo
- Portos
- Ambiente/Despoluição
- Biodiversidade e investimento na natureza
- Resiliência costeira
- Produção alimentar responsável (pesca/aquacultura/algicultura)
- Conhecimento, investigação e inovação

Visão

A agenda para a economia azul deve ajudar a alcançar os objectivos do Pacto Ecológico Europeu e complementar outras iniciativas recentes da Comissão sobre biodiversidade, alimentação, mobilidade, segurança, dados e muito mais.

O objectivo apresentado é a redução da pegada carbónica de muitas das actividades actuais e, ao mesmo tempo, colocar a tónica nas actividades novas e neutras em carbono.

Eixos/pilares

- Transformar as cadeias de valor da economia azul
- Apoiar o desenvolvimento de uma economia azul sustentável
- Criar as condições necessárias para a governação sustentável

Plano de Acção

Em vez de um plano de acção exaustivo, a Comissão apresenta a agenda para a economia azul no tocante à descarbonização, à conservação do capital natural, à economia circular e à produção alimentar responsável. Embora não seja exaustiva, anuncia algumas novas iniciativas e descreve alguns dos instrumentos e facilitadores para a transição.

A agenda pretende proporcionar coerência nos sectores da economia azul, facilitar a sua coexistência e procurar sinergias no espaço marítimo, sem prejudicar o ambiente. Sublinha igualmente a necessidade de investimentos na investigação, nas competências e na inovação.



Financiamento

O novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, da Aquicultura e das Pescas - especialmente com a sua plataforma 'BlueInvest' e o novo Fundo BlueInvest - apoiará a transição para cadeias de valor mais sustentáveis baseadas nos oceanos, mares e actividades costeiras. A Comissão instou os Estados-Membros a incluir investimentos para uma economia azul sustentável nos seus planos nacionais de resiliência e recuperação, bem como nos seus programas operacionais nacionais para vários fundos da UE até 2027. Outros programas da UE, como o programa de investigação Horizon Europe, também contribuirão e será criada uma missão dedicada aos oceanos e às águas.

No que diz respeito aos investimentos privados, devem ser utilizados em decisões de investimento relevantes os princípios e normas de sustentabilidade específicos dos oceanos, tais como a Iniciativa de Financiamento da Economia Azul Sustentável, patrocinada pela UE.

Envolvimento de actores-chave / Consultas públicas

- Parlamento Europeu, Conselho e outras instituições da UE
- Envolvimento de todas as partes interessadas do sector marítimo para com elas configurar uma economia azul sustentável que seja justa e equitativa”.

2.4 BOAS PRÁTICAS ESPECÍFICAS

2.4.1 Descrição geral

Apresenta-se em seguida uma análise de exemplos pontuais de boas práticas, quer com foco, sobretudo, nos sectores da Economia Azul ainda em desenvolvimento em Moçambique, quer trazendo exemplos de mecanismos de financiamento, tais como “obrigações azuis”, “fundos fiduciários”, parcerias público/privado/comunidades (PPPC), entre outras, bem como a introdução de novas tecnologias impulsionadoras da cadeia de valor, a formação do capital humano e a inovação.

2.4.2 Crescimento inclusivo, capacitação e gestão de recursos ambientalmente sustentáveis

TRY Oyster Women’s Association na Gâmbia

O caso da TRY Oyster Women's Association na Gâmbia ilustra múltiplas ligações da abordagem da Economia Azul que vão desde a inclusão social à capacitação, criação de emprego e gestão ambientalmente sustentável de pequenos operadores.

A TRY é a primeira associação feminina na África Subsariana a receber direitos exclusivos de utilização de uma pescaria por um governo nacional, ao abrigo do Plano de Co-gestão da Pesca de Berbigão e



Ostras de 2013 para o Parque Nacional Tanbi Wetlands. Desde a sua fundação em 2007, a associação passou de pequenos encontros de 40 recolectores de ostras numa comunidade no Tanbi para um grupo estabelecido com liderança organizada e mais de 500 membros de 15 comunidades na área de Grande Banjul. Os recolectores são agrupados em cooperativas, nas quais trocam técnicas sustentáveis de colheita de ostras e recebem formação em desenvolvimento empresarial de pequena escala (por exemplo, formação em literacia financeira e aquisição de empréstimos). Estas cooperativas asseguraram o acesso a equipamentos e tecnologias adequados; estabelece normas mais elevadas para o trabalho e as condições sanitárias; e ajudou a coordenar o processamento, embalagem e comercialização de ostras, o que resultou em mais do dobro do preço por quilograma para as ostras.

As cooperativas também promoveram a reflorestação de manguezais locais, uma vez que os membros plantaram 33,5 hectares de manguezais que estão a prosperar dois anos depois, melhoraram a educação de uma série de crianças de membros do TRY e educaram a população local sobre os benefícios da gestão de recursos ambientalmente responsáveis.

TRY deu poder às mulheres das ostras. Perceberam o valor da cooperação ao trabalharem para um objectivo comum. Anteriormente, tinham trabalhado como indivíduos isolados em condições económicas, sociais e ambientais precárias. Trabalham agora em solidariedade como líderes e participantes legalmente reconhecidos na tomada de decisões para a gestão sustentável dos recursos naturais nas suas comunidades e a nível nacional.

Os factores-chave que contribuem para o sucesso do TRY foram:

- um processo participativo com uma consulta alargada das partes interessadas, a começar pelas mulheres ceifeiras e incluindo todos os níveis do governo local e nacional;
- uma abordagem de gestão adaptativa baseada na investigação do conhecimento ecológico local e dos conhecimentos científicos conduzidos com as partes interessadas;
- resultados da investigação e desafios de implementação revistos anualmente pelas partes interessadas; e
- colaboração interministerial entre o Ministério das Pescas da Gâmbia, o Departamento de Parques e Gestão da Vida Selvagem, a Agência Nacional do Ambiente e o Ministério das Florestas e do Ambiente, todos eles com jurisdição sobre vários aspectos do Parque Nacional das Zonas Húmidas de Tanbi.

O caso da Associação de Mulheres da Ostra Gambiana TRY demonstra a possibilidade de ligação entre crescimento inclusivo, capacitação e gestão de recursos ambientalmente sustentáveis para as ceifeiras de ostras. A experiência gambiana também mostra que a capacitação das mulheres num sector da Economia Azul pode ser prosseguida com sucesso através da adequada alocação de recursos.



Promovendo a participação dos povos indígenas no Canadá

Nos últimos anos, o Governo do Canadá tem trabalhado para renovar e reconstruir o seu relacionamento com os povos indígenas com base no reconhecimento de direitos, respeito, cooperação e parceria. Também empreendeu um trabalho para promover a reconciliação e fazer investimentos muito necessários para fechar as lacunas socioeconómicas que os povos das Primeiras Nações, Inuit e Métis enfrentam. Os povos indígenas entendem melhor as necessidades das suas comunidades e, portanto, o governo tem trabalhado em estreita colaboração com as comunidades indígenas para promover o seu autogoverno, sua autodeterminação e seu trabalho contínuo de reconstrução da nação. Para esse fim, o governo propôs recentemente uma nova legislação para implementar a Declaração das Nações Unidas sobre os Direitos dos Povos Indígenas. A legislação é um roteiro para promover a reconciliação duradoura com os povos indígenas e as medidas que devem ser tomadas para respeitar, reconhecer e proteger seus direitos humanos e abordar os erros do passado.

Oceanos, pescas, ecossistemas aquáticos e canais de navegação são parte integrante dos direitos, culturas, modos de vida e patrimónios indígenas. Os recursos marinhos e os ecossistemas também têm uma importância social, cerimonial e económica significativa para os povos indígenas em todo o Canadá.

Assim, o Governo do Canadá tem vindo a trabalhar para aumentar a participação dos povos indígenas na economia azul através de acordos extra tratados e outros acordos programáticos. Também estão a fornecer apoio directo através de programas dedicados à pesca comercial que permitiram que as comunidades indígenas aumentassem o potencial de suas empresas de pesca comercial e fortalecessem a auto-suficiência económica da comunidade. Ao mesmo tempo, o governo e as comunidades indígenas estão a colaborar para ajudar a restaurar os habitats costeiros, proteger os ambientes marinhos e melhorar a segurança marinha. Isto inclui, o recurso a departamentos científicos e técnicos de gestão de recursos aquáticos e dos oceanos que recebem apoio directo do Governo.

As comunidades indígenas são parceiros valiosos no crescimento da economia azul do Canadá e nos esforços do país para proteger e conservar os espaços oceânicos. A Estratégia de Economia Azul do Canadá tem o potencial de aumentar e diversificar as oportunidades económicas relacionadas ao oceano para as comunidades indígenas costeiras que estão alinhadas com seus valores, prioridades e aspirações. O co-desenvolvimento de uma estratégia para a economia azul é, por conseguinte, uma oportunidade importante para promover a reconciliação entre o Canadá e os povos indígenas.

Uma estratégia de economia azul poderá promover iniciativas destinadas à criação de empregos e oportunidades económicas sustentáveis, bem como uma nova economia de conservação nas comunidades indígenas. Isso inclui iniciativas para desenvolver capacidades e facilitar a propriedade e a entrada no mercado para ajudar a aumentar a participação dos povos e comunidades indígenas nos sectores oceânicos.

Desafios:



- O acesso a programas de formação e desenvolvimento de capacidades para a aquisição de conhecimento e o desenvolvimento de habilitações para expandir as oportunidades existentes e alavancar novas oportunidades nos sectores oceânicos pode ser limitado nas comunidades indígenas.
- Investimentos limitados do sector privado em comunidades indígenas.
- Compreensão limitada por investidores, credores e potenciais parceiros de projectos não indígenas de economias indígenas, oportunidades de negócios, cultura e estruturas políticas.

Questões de discussão:

- Como podem os povos indígenas ser mais bem apoiados para aumentar a sua participação na economia oceânica?
- Como pode o governo colaborar com as comunidades indígenas para permitir que elas alcancem os seus planos de desenvolvimento económico relacionados com o oceano?
- Quais são as principais barreiras e desafios para aumentar os investimentos do sector privado relacionados com o oceano em comunidades indígenas e para que as comunidades e empresas indígenas invistam em sectores oceânicos?
- Iniciativas, como o Projecto Piloto da Carreira Indígena, organizado pelo Supercluster Oceânico, ajudam a atender às necessidades das comunidades indígenas para aumentar a sua participação na economia azul?
- Existem melhores práticas, estudos-piloto ou programas relacionados com a formação de Indígenas e com os papéis no sector marinho que possam ajudar a facilitar o conceito de uma economia de conservação indígena e informar acções futuras nessa área?

2.4.3 Oportunidades e constrangimentos relacionados com o Carbono Azul

O Projecto de Demonstração de Carbono Azul de Abu Dhabi

Primeiro projecto de carbono azul a nível nacional, ajudou a melhorar a compreensão do sequestro de carbono e de outros serviços de ecossistemas que os ecossistemas de carbono azul costeiros fornecem em Abu Dhabi.

O projecto identificou opções para a incorporação destes valores em política e gestão. A experiência e o conhecimento adquiridos com o projecto ajudaram a orientar outros projectos nacionais de carbono azul e esforços internacionais.

O Projecto de Demonstração de Carbono Azul de Abu Dhabi capacitou o emirado com uma análise e metodologia robustas e qualitativas para apoiar decisões informadas sobre o bem-estar dos ecossistemas costeiros e marinhos para uma maior sustentabilidade, contribuindo, por sua vez, para



os esforços internacionais do movimento de carbono Azul e para o seu impulso para objectivos sustentáveis globais partilhados para o futuro.

Projectos de carbono azul no Quénia e Madagáscar

No Quénia, o projecto visa reabilitar, proteger e utilizar de forma sustentável os mangues no sul da Baía de Gazi, levando à geração de cerca de 3.000 toneladas em CO₂ equivalente a créditos de carbono, a serem vendidas no mercado voluntário de carbono e gerando aproximadamente 12.000 dólares por ano para a comunidade local.

Com a experiência deste projecto, espera-se que as comunidades costeiras de todo o Quénia beneficie da gestão sustentável dos manguezais, apoiadas pelas receitas provenientes dos créditos de carbono.

O projecto Mikoko Pamoja é verificado ao abrigo do Plano Vivo Standard. A certificação está prevista para breve que permitirá o início do pagamento.

Em Madagáscar, a Blue Ventures (uma empresa social liderada pela ciência que desenvolve abordagens transformadoras para nutrir e sustentar a conservação marinha liderada localmente) tem vindo a explorar o potencial do carbono azul desde 2011.

Um dos principais objectivos do projecto é capacitar as comunidades costeiras a participar equitativamente num mecanismo de redução de emissões de manguezais provenientes da desflorestação e degradação das florestas (REDD+). Centra-se no reforço das metodologias de medição da extensão das florestas de manguezais e na preparação de projectos liderados pela comunidade ao longo do rico mangue da costa oeste de Madagáscar.

Desde 2013, o projecto tem funcionado através da Norma de Carbono Verificado (VCS). Utilizando esta norma, especificamente desenvolvida para uma floresta terrestre, o projecto contribuirá para projectos de carbono azul através dos mangais REDD+, não só em Madagáscar, mas também em outros lugares.

A redução das emissões provenientes da desflorestação e da degradação das florestas (REDD) é um esforço para criar um valor financeiro para o carbono armazenado nas florestas, oferecendo incentivos aos países em desenvolvimento para reduzirem as emissões de terras florestais e investirem em caminhos de baixo carbono para um desenvolvimento sustentável. O "REDD+" vai além da desflorestação e da degradação da floresta e inclui o papel da conservação, gestão sustentável das florestas e valorização das reservas de carbono da floresta.

Apesar de terem sido feitos muitos avanços nos últimos anos, existem ainda vários constrangimentos associados ao desbloqueio dos valores dos serviços de carbono e ecossistema costeiros e à sua conversão em opções para melhorar as receitas de gestão dos ecossistemas. Os benefícios azuis do carbono ainda não foram plenamente integrados nas discussões políticas no âmbito dos mecanismos financeiros para a mitigação do clima.



Estas iniciativas foram possíveis devido ao reconhecimento inicial da importância das florestas azuis e do carbono azul para a adaptação às alterações climáticas.

Isto foi apoiado pela vontade política demonstrada e pela acção dos governos e dos parceiros de desenvolvimento. Os projectos de carbono azul são, assim, uma oportunidade para alguns países abordarem estratégias de mitigação das alterações climáticas, fornecerem uma boa gestão ambiental no litoral e apoiarem os benefícios da comunidade.

2.4.4 Desenvolvimento turístico sustentável na Economia Azul

O turismo está a receber cada vez mais reconhecimento pelo seu contributo para um crescimento sustentável e equitativo.

Os líderes mundiais reunidos em duas grandes cimeiras em 2012 - o CNUDS (Rio+20) e o G20 - concordaram que o turismo poderia dar um importante contributo para muitos dos desafios mais prementes do mundo. Além disso, um estudo encomendado pela Comissão Económica para a África Sub-Regional (ECA SRO-EA) intitulado "Rumo a uma indústria de turismo sustentável na África Oriental" concluiu que, embora a região enfrentasse uma série de desafios, a indústria tinha um grande potencial económico que poderia ser realizado através da integração regional.

Assim, a ECA SRO-EA apoiou a elaboração do Plano Director de Turismo Sustentável (STMP) 2013-2023 para a Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento (IGAD) que está actualmente a ser implementado. A IGAD STMP baseia-se nos seguintes princípios:

- a disponibilização tanto de fundos intergeracionais (tendo em conta as necessidades das gerações futuras) como de equidade intrageracional (tendo em conta a justiça social e o alívio da pobreza;
- a necessidade de uma abordagem visionária do desenvolvimento do turismo; a necessidade de alinhar estratégias de desenvolvimento turístico com a importância nacional, regional, continental e internacional mais vasta; e
- o desenvolvimento turístico orientado por uma investigação sólida.

Estes princípios poderiam, de facto, orientar o desenvolvimento do turismo no seio da Economia Azul. O relatório da Economia Verde do PNUA identificou o turismo como um dos dez sectores que são vitais para a ecologia da economia global. A indústria do turismo é também um sector-chave dentro da Economia Azul, de onde provém a sua base de recursos, que é predominantemente baseada na natureza. Esses recursos, encontrados tanto nos ambientes aquáticos como marinhos, incluem rios, lagos, oceanos, biodiversidade, praias, ribeirinhos e vegetação costeira.

A abordagem da economia azul proporciona oportunidades de investimento em infraestruturas turísticas, como hotéis e *resorts*, e infraestruturas específicas, incluindo terminais dedicados nos portos para a indústria do turismo de cruzeiros e marinas para actividade de barcos de lazer. Como resultado do aumento do turismo de cruzeiros, as elevadas receitas são injectadas na economia. Artesanato feito



localmente, vendido localmente aos passageiros de cruzeiros, é uma forma ideal de criar empregos e obter receitas rápidas para a população. Mas docas e marinas também podem colocar desafios ambientais devido à poluição e à concorrência por recursos escassos. Por conseguinte, é importante assegurar que o desenvolvimento do turismo seja acompanhado de medidas adequadas para minimizar os seus impactos ambientais e sociais adversos.

Há uma série de estudos de caso que ilustram esta abordagem, incluindo o projecto Ações Colaborativas para o Turismo Sustentável (COAST). O projecto COAST, cujo foco principal é nas comunidades costeiras, é uma iniciativa apoiada pelo Global Environment Facility (GEF) em parceria com o PNUA, a Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (UNIDO) e a Organização Mundial do Turismo das Nações Unidas (OMT), que abrange nove países em África (Camarões, Senegal, Quénia, Tanzânia, Moçambique, Gâmbia, Gana, Nigéria e Seychelles). O principal objectivo do projecto é apoiar e melhorar a conservação de ecossistemas costeiros, ambientais e marinhos globalmente significativos e a biodiversidade associada na África Subsariana através da redução dos impactos ambientais negativos resultantes do turismo costeiro. Espera-se que os dois principais resultados do projecto sejam:

- Abordagens turísticas sustentáveis para reduzir a poluição, contaminação e degradação ambiental do turismo costeiro demonstradas no contexto da África Subsariana; e
- Mecanismos nacionais e locais de apoio à governação e gestão sustentável do turismo identificados e melhorados para facilitar a absorção das Melhores Práticas Disponíveis (BAP) e das Melhores Tecnologias Disponíveis (BAT).

O Quénia está a implementar projectos de demonstração nas três áreas temáticas do Projecto COAST: ecoturismo, sistemas de gestão ambiental e gestão de recifes e recreação marinha. O Site de Demonstração do Projecto COAST no Quénia tem-se focado em workshops de formação e capacitação para membros do Comité de Gestão do Site de Demonstração, que estão agora a prestar o apoio necessário à implementação do projecto.

Os membros também planearam a compra e emissão de 80 colmeias a grupos comunitários envolvidos no ecoturismo. O projecto prevê ainda a reparação de seis canoas comunitárias utilizadas por membros da comunidade local e a construção de um passadiço comunitário de manguezais de 100 metros (caminho da natureza) em Dabaso – Mida Creek para potenciar as actividades de ecoturismo. O projecto pretende ainda combinar actividades de ecoturismo com técnicas ambientalmente sãs.

Vários hotéis verão a implementação de alguns elementos que aplicam a metodologia de Transferência de Tecnologia Sonora Ambiental (TEST) da UNIDO em áreas como a gestão de águas residuais, o uso de energia solar para aquecimento de águas e a integração geral dos sistemas de gestão ambiental no seu trabalho.

O caso queniano mostra que, num esforço para alcançar benefícios sociais para a comunidade e a criação de riqueza num contexto sustentável, o desenvolvimento de uma indústria de ecoturismo de



pequena escala pode apoiá-lo, melhorando o desenvolvimento comunitário, bem como a absorção de novas tecnologias para minimizar os impactos ambientais.

2.4.5 Inovação

Reduzir as barreiras à inovação e promover a modernização dos negócios no Canadá

A inovação oceânica é um importante motor do crescimento económico e apoia inúmeros empregos bem remunerados em todo o Canadá. Descobertas científicas recentes e o desenvolvimento de tecnologias avançadas têm vindo a aumentar a eficiência e a produtividade em todos os sectores oceânicos. Ao mesmo tempo, as inovações estão a mudar os modelos de negócios das indústrias oceânicas para promover o uso sustentável dos recursos.

As inovações científicas e tecnológicas desempenham um papel fundamental no crescimento da economia azul do Canadá. Investimentos privados e públicos bem alinhados e estratégicos em inovação podem ajudar o Canadá a tornar-se um líder global em pesquisa oceânica e desenvolvimento de tecnologia. Apoiar um ambiente de negócios que permita que as start-ups oceânicas desenvolvam, testem e comercializem com sucesso as suas inovações também pode promover os objectivos de crescimento e sustentabilidade da economia azul do Canadá.

O Governo do Canadá lançou, nos últimos anos, vários programas de apoio à inovação oceânica. Isso inclui os fundos de pesca do Canadá, que ajudam as empresas oceânicas a modernizar as suas operações para serem mais competitivas e produtivas. Também apoiam o trabalho do Ocean Supercluster e de outros centros de inovação oceânica em todo o Canadá.

O Governo do Canadá continuará a procurar formas de apoiar a inovação oceânica; especialmente, ferramentas e avanços que podem ser usados em várias indústrias oceânicas ou podem estender o seu potencial e o seu alcance comercial. Isto inclui o fortalecimento da ligação entre a academia, os participantes da indústria, desde start-ups até pequenas e médias empresas, e parceiros indígenas com empresas "âncora", para que haja uma melhor compreensão das necessidades e tecnologias da indústria.

Desafios:

- A inovação oceânica é comparativamente mais dispendiosa do que a inovação em terra e os riscos associados e uma falta de familiaridade geral associada a essa inovação tendem a dificultar os investimentos do sector privado.
- O Canadá possui forte capacidade institucional de pesquisa e desenvolvimento, mas os desenvolvedores de tecnologia nem sempre estão alinhados com as necessidades da indústria, o que muitas vezes cria desafios de comercialização.



- A indústria não tem acesso a trabalhadores talentosos e qualificados para realizar pesquisa e desenvolvimento de tecnologias avançadas.

Questões de discussão:

- Como pode a comercialização da inovação oceânica ser mais bem apoiada no Canadá?
- Como pode ser apoiada uma cooperação mais forte entre as empresas âncora e os inovadores oceânicos?
- O que ajudaria as comunidades e empresas indígenas a aumentar a sua participação na inovação oceânica?
- Onde estão os principais pontos fortes do Canadá em inovação oceânica e como a programação do governo pode alavancar esses pontos fortes para promover o crescimento e a sustentabilidade do sector oceânico?
- Como podem as novas descobertas na ciência oceânica e as novas conquistas no desenvolvimento de tecnologia em instituições pós-secundárias canadenses ser melhor divulgadas para incentivar a sua comercialização?

2.4.6 Enfoque no sector das Pescas e Aquacultura

Para este sector são de destacar exemplos de histórias de sucesso contidos em Estratégias de Economia Azul de outros países da região e da África, que possam inspirar o desenvolvimento da EDEA nacional no que concerne aos sectores de pesca e aquacultura. Portanto, foram passadas em revista as Estratégias de Economia Azul da região e de outros países africanos, nomeadamente, a Estratégia Africana de Economia Azul; a Estratégia de Industrialização da SADC “SADC – Economia Azul”; o “Seychelles Road Map to Blue Economy”; histórias de sucesso das Maurícias e Senegal.

Os aspectos a capitalizar da Estratégia Africana de Economia Azul incluem o aprimoramento das infraestruturas e o fortalecimento da cadeia de valor e dos corredores de desenvolvimento, tendo como objectivos estratégicos otimizar a conservação e a utilização sustentável dos recursos pesqueiros e aquícolas, minimizando simultaneamente conflitos com outros subtemas da Economia Azul.

A Estratégia Africana de Economia Azul reconhece como desafios económicos e sociais, o facto de que a maioria das comunidades costeiras e lacustres em África são pobres, menos instruídas, sem capacidade e empobrecidas, tendo poucos direitos de posse sobre os recursos da sua subsistência e frequentemente excluídas do processo de tomada de decisões. Face a este desafio, a Estratégia recomenda que os Estados devam envidar esforços de erradicação da pobreza para a integração destas comunidades no processo de desenvolvimento da economia azul, capacitando as comunidades costeiras e aquáticas para um maior acesso às, e o controlo das condições básicas que determinam o seu bem-estar.



A Estratégia Africana de Economia Azul reconhece também desafios nutricionais, recomendando que as exportações de produtos alimentares não devem ser feitas em detrimento da nutrição para a população local, apontando o facto de 35 dos 55 Estados membros estarem a operar com um défice de produção de peixe e altamente dependentes de importações.

Na verdade, Moçambique faz parte dos Estados deficitários, recorrendo a importações de carapau, não somente de outros Estados africanos, como também da Europa e Ásia. Segundo o Boletim Estatístico 2009-2020 do MIMAIP, no período de 2018 a 2020 foram importadas um total de 244.882 toneladas de pescado e produtos de pesca, predominantemente carapau (227.877 toneladas), das quais 13.219 toneladas foram importadas da Europa (fundamentalmente Espanha e Portugal), e 31.154 toneladas oriundas da Ásia (fundamentalmente Nova Zelândia, China e Coreia do Sul).

A SADC, por sua vez, apresenta na sua estratégia de Economia Azul um perfeito alinhamento com a estratégia Africana, apontando como pilares da sua estratégia o aprimoramento das infraestruturas, o fortalecimento das cadeias de valor e os corredores de desenvolvimento. Reconhecendo como desafios o elevado número de pessoas em situação de insegurança alimentar, com registo em 2018/19 da ordem de 29 milhões de populares nesta situação, ou seja, 14% da população da SADC, definiu seis opções para fontes inovadoras de financiamento da sua integração regional, e no quadro da sua estratégia e roteiro de industrialização da SADC com vista a alcançar grandes transformações económicas e tecnológicas a nível nacional e regional, para acelerar o crescimento económico através do desenvolvimento industrial.

As opções para fontes inovadoras de financiamento da integração regional da SADC são a introdução de um imposto de importação e exportação, taxa de turismo, imposto sobre transacções financeiras, sistema de loteria, filantropia e eventos regionais, estimando-se que a SADC ganhe USD 1,2 mil milhões a partir destas fontes, concorrendo para remover a actual dependência de financiamento externo. Esta estratégia e roteiro de industrialização da SADC visa a implementação de projectos da cadeia de valor regionais que abrangem, entre outros, a aquacultura.

A adopção de fontes inovadoras de financiamento é encontrada também em Estratégias de Economia Azul de países como Maurícias e Seychelles, que reconhecem o impacto positivo da introdução de facilidades de financiamento para iniciativas de pesca sustentável e intervenções na cadeia de valor. No caso das Maurícias, por exemplo, aponta-se para o sucesso da introdução, em 2013, do programa “Sustainable Fisheries Partnership Agreement” (SFPA), de pesca em mar aberto “*leaving the lagoon*” e apoiado pela União Europeia, cuja história de sucesso foi contada em 2019 por dois pescadores baseados em Port-Louis, como tendo trazido mudanças ao seu estilo de vida social. A aplicação desta facilidade não se limita à actividade de pesca sustentável, estendendo os investimentos também para a componente comercial, através da promoção do mercado, financiando o equipamento das cooperativas dos processadores e a aquisição de veículos frigorificados para o transporte do pescado.

No caso de Seychelles, aponta-se o lançamento em Outubro de 2018 da “Blue Bond” com a criação de um fundo de EUR 15,0 milhões, sob garantia do Banco Mundial, GEF e ISU, para atrair o sector



privado por forma a financiar a transição para a pesca sustentável. Trata-se de um “Bond” de 10 anos, a primeira iniciativa de utilização de mercado de capitais para financiar o uso sustentável de recursos, destinando-se à implementação do “Mahé Plateau Demersal Fisheries Management Plan” iniciativa que já é rotulada como “Seychelles Trade Mark”.

Do Senegal traz-se o exemplo do uso de energias renováveis para potenciar a cadeia de valor da pesca artesanal, sendo o exemplo da introdução de tanques de refrigeração de pescado alimentados com energia solar. Trata-se de uma tecnologia inovadora desenvolvida pela “Valorem”, um grupo Francês especializado em energias renováveis, montada em docas de pesca de Mbour e Fass Boy, no Senegal, e que permite aos pescadores artesanais o acesso ao armazenamento frigorífico fiável, habilitando-os a vender o seu pescado com maior eficiência. De referir que o acesso ao armazenamento frigorificado pode ir além da eficiência nas vendas de pescado, permitindo aos pescadores a migração do regime de economia informal para uma maior integração na economia local e, até ao nível do mercado nacional.

2.4.7 Enfoque nos modelos de gestão de infraestruturas portuárias

A nível mundial, as concessões de cais e ancoradouros nos portos têm vários séculos de existência, estando tradicionalmente ligadas ao desenvolvimento do comércio internacional, bem como à necessidade de os Estados obterem financiamentos e aproveitarem a gestão privada para o desenvolvimento dos negócios. A privatização e as concessões dos portos surgiram com maior relevo nos anos 80 e 90, como formas de abandono da cultura de centralismo e funcionalismo público nos portos. A transformação dessa cultura facilitou a introdução da iniciativa privada no financiamento, propriedade, gestão e operação dos serviços portuários.

Numa lógica de comparação internacional, foram analisadas as experiências de vários países, que têm vindo a privatizar infraestruturas portuárias e autoridades portuárias, as quais apontam para lições que devem ser consideradas nos modelos de governação portuária que apostam num maior protagonismo privado na gestão das funções de autoridade portuária e de operadores de terminais portuários.

O modelo mais utilizado a nível mundial para a privatização das infraestruturas portuárias tem tido como base o mecanismo da concessão do uso privativo e do serviço público da gestão de terminais portuários, com limites e objectivos bem definidos, com regulação através do regime de concorrência intra e inter-portuária ou através de fortes reguladores locais e nacionais, ao abrigo da legislação e de cláusulas contratuais relativas às obrigações de serviço público claras e bem determinadas e fiscalizadas. Este modelo tem provocado um forte desenvolvimento no conhecimento da gestão pública de portos que importa considerar em Moçambique, na defesa do interesse público e de uma maior competitividade e desenvolvimento nacional e da Economia Azul, num contexto de forte concorrência por parte da África do Sul e da Tanzânia.

Não havendo um consenso total sobre qual o melhor modelo de gestão portuária, o modelo de privatização através da concessão de terminais é o claramente dominante a nível mundial. A



propriedade raramente é privatizada (apenas no Reino Unido) e a regulação forte e independente é considerada fundamental para o desenvolvimento do porto e da economia, mas essa intervenção do Estado deve ser equilibrada e conhecedora.

Esta governação centralizada implica um organismo governamental responsável pela política portuária e uma única autoridade portuária nacional (como na África do Sul) ou várias autoridades portuárias regionais (como acontece em Itália).

Argentina: modelo de Governação de proximidade

Antes das concessões, o tráfego nos portos da Argentina tinha-se reduzido bastante. Até 1989, verificou-se a mudança modal de cerca de 10% do tráfego portuário do transporte marítimo para a rodovia. O porto de Buenos Aires chegou a verificar uma quebra de 52%, principalmente no tráfego com a Patagónia, Brasil e Chile, que desregulamentaram o sector rodoviário.

A ineficiência económica dos portos da Argentina, que durante os anos 80 chegaram a possuir os maiores custos do mundo, nomeadamente no que respeitava à mão-de-obra portuária, assim como a reforma nos portos do Chile, que levou a maior competição pelo mesmo mercado com os portos da Argentina, contribuíram para o descalabro dos portos argentinos.

Face a esta situação, a gestão dos principais portos foi descentralizada e passada para autoridades portuárias sem fins lucrativos, geridas pelos governos regionais e por carregadores.

Numa segunda fase, procedeu-se à privatização e gestão dos portos pequenos que passaram também para a esfera governativa das províncias.

Austrália: privatização implica reforço da regulação independente e obrigações de investimento

A reforma portuária implementada na Austrália permitiu o arrendamento de longo prazo de infraestruturas portuárias. As principais motivações foram o investimento em infraestruturas realizado pelos privados e a redução da dívida do Estado. No modelo de privatização utilizado, as autoridades portuárias regionais ficaram com o arrendamento de longo prazo dos principais activos portuários, tendo, numa fase posterior sido alienadas a terceiros as participações que o Estado detinha nessas autoridades portuárias.

A privatização envolveu uma estrutura de governação baseada na privatização da autoridade portuária, administradora do porto. A função reguladora, após a privatização, ficou na responsabilidade do sector público, seguindo um modelo muito liberal.

Embora a privatização dos portos australianos tenha tido efeitos positivos sobre o orçamento dos governos, a curto prazo, teve riscos associados de desvalorização dos activos portuários, aumento das tarifas, impedimento da concorrência portuária, diminuição dos investimentos portuários e menor



preocupação com o interesse público, a longo prazo. Apesar desses riscos, o investimento futuro foi transferido para a empresa portuária privada, o que foi positivo.

Contudo, o processo tem como possível consequência o abandono da infraestrutura por parte do governo. Por exemplo, o rendimento de um terminal de carvão privatizado em Queensland foi inadequadamente usado para recuperação de outras empresas do grupo privado, em vez de financiar novas infraestruturas, sem que o governo tenha intervindo.

Adicionalmente, verificaram-se dificuldades no controlo da influência da privatização no aumento dos custos da cadeia de abastecimento do país. Sem concorrência, as linhas de comércio marítimo controlam os preços no transporte marítimo, terrestre e no porto sob gestão, tendo tendência a pressionar as cadeias de abastecimento.

Brasil: privatização de portos e autoridades portuárias com forte regulação e obrigações de sustentabilidade

A verificação das dificuldades criadas pela gestão pública burocrática à economia, na sua capacidade e competitividade, levou o governo brasileiro a decidir a construção de novos portos por empresas privadas, fora do âmbito dos designados portos organizados públicos e através da figura do terminal de uso privativo (TUP), um modelo de concessão de terrenos para a construção e operação de novos portos para serviço a terceiros, mas com fortes obrigações de serviço público.

O sucesso destas medidas provocou o desenvolvimento de uma nova política de privatização das autoridades portuárias dos portos organizados públicos de maior dimensão (como é o caso de Santos), com vista a obter maior competitividade e investimento para os terminais concessionados existentes no interior destes portos públicos.

Este processo de privatização de autoridades portuárias públicas, inicia-se com a transformação da autoridade portuária em empresa, a qual passa a deter a concessão da exploração do porto com obrigações de serviço público, sendo o capital da empresa vendido posteriormente, através de concurso, sem a participação do Estado no capital. O Estado mantém a sua função como regulador forte e independente, através de um organismo central.

Cabo Verde: importância dos indicadores políticos para a Economia Azul

Cabo Verde adoptou uma estratégia de desenvolvimento da economia azul através do investimento em portos azuis, com a definição de objectivos e indicadores para os portos e para a autoridade portuária com ambiciosos investimentos na sustentabilidade, na criação e melhoria das infraestruturas de apoio à pesca, modernas gares de passageiros, concessão de marinas, construção de cais e gares dedicadas à recepção de navios de cruzeiro, serviço de apoio às populações na logística de encomendas, desenvolvimento de actividades da economia azul diversas ligadas à investigação, às cidades e às frentes ribeirinhas.



A empresa estatal ENAPOR, autoridade portuária nacional de Cabo Verde está actualmente a desenvolver o processo de concessão dos portos de Cabo Verde a privados, mantendo-se como regulador forte e independente e como garante de uma adequada transferência do valor gerado pelas actividades económicas de navios e cargas para o financiamento de projectos sociais e para o desenvolvimento de novos negócios e actividades da Economia Azul em todos os portos das ilhas.

Chile: importância do modelo de Governação de proximidade

Os processos de privatização no Chile começaram no início de 2000 e foram desenhados para evitar os abusos de uma posição portuária dominante, assim como para incentivar o investimento privado, ao mesmo tempo que pretendiam dotar os portos com melhores equipamentos e melhores condições de eficiência, com intenção de promover um incremento dos tráfegos marítimos

O anterior modelo dos anos 80, de liberalização do acesso das empresas de estiva a terminais públicos multi-operadores, levou a uma melhoria da qualidade dos serviços. Contudo, este modelo de liberalização impediu o desenvolvimento de novos investimentos pelos privados, embora a maioria dos terminais graneleiros fossem já operados por privados.

A empresa estatal Emporchi dominava todo o tráfego de contentores. O governo teve de formar 10 novas empresas públicas que a substituíram, mas com o fim de ampliar as oportunidades de investimento com capital privado. Para preencher estas aberturas ao mercado, incentivou investimentos estrangeiros para os novos processos de concurso. As novas empresas estatais passaram a deter os bens dos portos, os quais concessionaram a privados, passando a receber uma renda.

Grécia: importância da independência da regulação e da transparência, bem como dos indicadores de sustentabilidade e defesa das comunidades locais

Com a crise financeira iniciada em meados de 2008, a Grécia foi obrigada a vender parte das acções dos seus dois principais portos, Pireu e Salónica, ou seja, das respectivas autoridades portuárias: Pireu PA e Thessaloniki PA, a privados.

Essas acções foram adquiridas pela COSCO Shipping, uma empresa chinesa, e por um grupo que integrava a CMA CGM, com sede na França, respectivamente. Esta situação originou resultados positivos importantes na movimentação de cargas, mas também diversos conflitos com as comunidades locais.

As duas entidades estatais tinham sido criadas há cerca de um século, com funções de empresa autoridade portuária (*Port Authority*) e operadora portuária de terminais. Esta dualidade sempre gerou conflitos de interesses, que foram agravados com a privatização e com a adição da função de armador à função de operador de terminais portuários e de autoridade portuária a COSCO e a CMA CGM são grandes armadores internacionais).



O processo de privatização consistiu na venda do capital das duas autoridades portuárias referidas, concessionárias da gestão e operação dos respectivos portos, mas com as áreas portuárias a continuar na propriedade do Estado.

O concurso internacional para a venda foi concluído em 2016. Após o processo de privatização, a COSCO fez investimentos de 341,6 milhões de Euros com a compra do pórtico de contentores (*super post paramax*), entre outros investimentos.

Face ao sucesso da operação, o governo grego está a considerar a privatização de mais 10 portos regionais estatais, o que demonstra a satisfação com a abordagem à governação portuária e os resultados alcançados.

Pireu registou um grande aumento do movimento dos seus contentores, em especial com o tráfego de transbordo, e ambiciona ser n.º 1 na Europa. Quando o PIB grego diminuiu 25%, de 2010 a 2015, o porto de Pireu passou do 15º porto europeu em 2007 para o 6º maior em 2011, com um movimento próximo dos 6 milhões de TEU (contentores equivalentes a 20 pés de comprimento).

Apesar do sucesso logístico, existem vários problemas de regulação neste modelo de governação grego. Um primeiro problema constitui o quase monopólio das concessionárias sobre o tráfego nacional de contentores, que pressiona negativamente os preços e a qualidade do serviço do movimento de cargas com o mercado grego, em benefício do tráfego de transbordo.

Um segundo problema resulta do conflito da integração das funções de armador/operador de terminal/autoridade portuária, com práticas anti concorrenciais, através do tratamento preferencial das suas próprias linhas logísticas e marítimas, em detrimento dos outros armadores nacionais e internacionais e respectivas cargas, recorrendo aos instrumentos de preço e qualidade de serviço.

A experiência grega chama, ainda a atenção para outras questões de conflito entre as operações portuárias e o ambiente e comunidades locais, devido à falta de regulação, pela privatização da autoridade portuária. São exemplos disso a pouca preocupação com o impacto ambiental da actividade portuária na cidade e com os riscos de segurança dos trabalhadores, bem como a concorrência desleal das lojas do terminal de cruzeiros do porto com o comércio local.

A falta de regulação adequada levou, ainda, a que seja prestada a devida atenção a segmentos portuários de interesse público, mas menos rentáveis, como, por exemplo, o turismo náutico, as pescas e a aquacultura, entre outras actividades da Economia Azul.

Esta experiência, revela que nos processos de privatização dos portos deve ser prestada especial atenção a medidas que evitem o controlo vertical da cadeia logística do porto, bem como à questão dos conflitos de interesse entre o papel de autoridade portuária e de operador de terminais. Por outro lado, a regulação deve ser independente e transparente e estar associada a indicadores de sustentabilidade e defesa do interesse público e das comunidades locais.



Índia: indicadores para a atracção de investimento privado e maior competitividade

Nos anos 90, o governo indiano alterou radicalmente a política, passando de um modelo restritivo, para um modelo liberal, facilitador e aberto ao investimento privado.

Na Índia, os portos estão regulados pelo Indian Ports Act, de 1908. Os 11 portos principais, com mais de 1 milhão de toneladas de carga, eram geridos pelo governo central, sendo os restantes 168 geridos pelos governos dos estados. A necessidade de aumento da capacidade das áreas portuárias foi muito forte, levando o governo a dar um maior destaque ao papel dos investimentos privados, por forma a garantir uma maior rapidez na construção das novas infraestruturas.

O governo central decidiu, assim, as grandes linhas para o maior envolvimento do sector privado, as quais passaram pela concessão das infraestruturas portuárias e dos seus bens, construção de novos terminais de contentores, granéis, carga geral e estaleiros, aluguer dos equipamentos portuários, incluindo a manutenção, privatização da actividade de pilotagem e criação de portos privativos para indústrias.

A participação das empresas privadas na gestão e operação dos terminais de serviço público fez-se por concurso, tendo os conselhos de administração das autoridades portuárias ficado responsáveis pela elaboração dos estudos e pela selecção das propostas. As novas infraestruturas foram concessionadas no sistema Construção e Exploração (BOT-*Build, Operate and Transfer*), por períodos de 30 a 50 anos.

Malásia: melhoria da eficiência e competitividade com a participação privada

O porto de Klang foi a primeira empresa de capital público a ser privatizada na Malásia, sendo uma referência para estudos realizados nos restantes sectores de actividade. Nos anos 70, a economia da Malásia começou a crescer cerca de 7% ao ano, tendo-se tornado uma das economias emergentes de maior sucesso e um grande exportador de bens manufacturados.

O governo sentiu a necessidade de minimizar os custos portuários, uma vez que pelos portos passava 90% do comércio internacional e junto a eles passavam algumas das maiores rotas de comércio internacional. A Malásia movimentava cerca de 150 milhões de toneladas de cargas no total. O porto de Klang é o maior porto da Malásia e movimenta cerca de 26% do tráfego total, 40 milhões de toneladas de carga, em cerca de 40 cais.

Com a diminuição do ritmo de crescimento da economia da Malásia, bem como dos seus portos, nos anos 80, surgiu a necessidade nacional de reduzir a dependência do porto de Singapura, que chegou a movimentar cerca de 40% do tráfego total do país. A pressão para reduzir o défice público, a pressão do Banco Mundial para a privatização de sectores da economia e a influência das políticas liberais da altura, levaram à criação de um programa de privatização nacional do sector portuário.



O terminal de contentores do porto de Klang, movimentando 1,1 milhões de toneladas de carga por ano, foi o primeiro a ser escolhido para ser privatizado, por ser rentável, não sensível em termos políticos, estar sempre congestionado e por não ser competitivo à luz dos padrões internacionais.

O terminal foi privatizado em 1983. A empresa gestora, KPA, teve 51% do seu capital aberto ao público através de concurso. Um dos compradores em consórcio, a P&O Cruises identificou vários problemas, como a baixa produtividade, sistemas inadequados, equipamento antigo, pouca formação, entre outros. Os cerca de 800 empregados foram mantidos na empresa, mas a privatização do resto do porto revelou-se uma dificuldade, principalmente na obtenção de parceiros estrangeiros. Em 1990, a autoridade do porto de Klang foi totalmente privatizada, mas manteve as suas funções de autoridade, regulação e planeamento.

Um dos maiores benefícios das privatizações foi uma grande poupança de capital público. Mas, também melhoraram significativamente os indicadores de performance do serviço prestado, nomeadamente no caso do terminal de contentores.

Marrocos: planeamento, exposição ao mercado e concessão a privados para uma maior competitividade

Em Marrocos, com o apoio do Banco Mundial e com a criação de uma nova empresa pública, o governo procurou melhorar a eficiência dos 11 portos marroquinos, começando pelos maiores de Casablanca e Mohammedia, definindo uma fórmula de viabilidade sustentada em termos financeiros dessa empresa.

Anteriormente e em termos institucionais, o governo marroquino, mesmo antes do projecto de investimento ter sido lançado, definiu os objectivos, que passavam pela criação de uma estrutura suave e com viabilidade financeira, mediante a elaboração dos estudos necessários ao projecto com liberdade para implementar as medidas e recomendações que saíssem desses estudos.

A nova empresa estudou a reforma organizacional de três portos, tendo aligeirado o quadro de pessoal. O estudo de tarifas apontou no sentido da sua actualização gradual, reduzindo a subsidiação cruzada e baseando a tarifação nos custos reais. O estudo sobre o sistema de informação conduziu à introdução do sistema SIPOR, que cobre a gestão da informação, movimentação, tarifação, pessoal, contabilidade e manutenção do equipamento e das infraestruturas.

Esta reforma, baseada na exposição de uma empresa estatal às leis do mercado, permitiu melhorar a eficiência e a produtividade dos portos, apesar de ainda estar longe dos níveis mundiais. As receitas passaram a exceder os custos operacionais, cobrindo cerca de 40% dos investimentos realizados, em parte com o apoio do Estado.

Mais tarde o governo veio fazer concessões no TangerMed a operadores internacionais.



Nova Zelândia: indicadores para a sustentabilidade

Até aos anos 80, os portos da Nova Zelândia eram infraestruturas detidas e geridas pelas autoridades portuárias públicas, por conselhos de administração eleitos de três em três anos pelos governos locais ou regionais. Durante os anos 70 e 80 houve uma forte pressão para privatizar os portos, essencialmente devido aos elevados custos que transmitiam à economia.

As privatizações iniciadas nos anos 80 resultaram em benefícios de maior eficiência na gestão e operação das áreas portuárias, maior flexibilidade do horário laboral e benefícios económicos para as empresas portuárias.

No entanto, em termos de acessibilidades terrestres, o aumento verificado no tráfego criou preocupação ao nível do impacto ambiental, no congestionamento rodoviário e na segurança, havendo também um desagrado com os impactos da própria actividade portuária no ambiente.

Portugal: importância das autoridades portuárias descentralizadas, em concorrência e cooperação

Em Portugal, depois de algumas concessões que aconteceram no início do século XX e da primeira concessão para contentores do terminal de Alcântara, verificaram-se um conjunto de mudanças de licenças de uso privativo para concessões de uso privativo e de serviço público.

No final dos anos 90, já com as autoridades portuárias transformadas em empresas de capitais 100% público e depois da reforma do trabalho portuário pelo Estado, verificou-se a maioria das concessões dos terminais portuários de Lisboa, Leixões e Setúbal, com uma subida significativa dos preços da estiva, mas também um aumento do investimento e da produtividade dos terminais portuários.

A concorrência entre portos, o modelo de “porto senhorio” (*Land Lord Port*) adoptado, com obrigações de serviço público e a colaboração entre portos em projectos comuns tem resultado na melhoria da competitividade dos portos portugueses.

Reino Unido: privatização implica reforço da regulação independente

No Reino Unido as concessões portuárias surgiram com a política liberalizadora de Margaret Thatcher, em resposta aos défices do Estado e a mudanças na perspectiva estatal face aos portos de maior envolvimento do sector privado. Tais concessões envolveram a venda directa das propriedades e activos portuários, funções regulatórias, cotação dos portos na bolsa de valores, desregulamentação do mercado de trabalho portuário e venda a preços promocionais, mas sem posterior entidade reguladora capacitada.

O modelo de reforma utilizado foi implementado através da privatização dos portos com venda de terrenos portuários, por vezes com obrigação de tipo de uso. Segundo alguns autores, o objectivo



talvez não tenha sido adequado ao sector, pois significou a venda de portos em vez de “criar melhores infraestruturas e instalações portuárias”.

No Reino Unido, 15 dos 20 principais portos têm propriedade privada e movimentam 69% da tonelagem total do país. Contudo, as privatizações originaram grandes problemas na actividade portuária nacional. Alguns desses problemas deveram-se ao facto de os portos terem sido vendidos a preços baixos, terem-se verificado menos investimentos, quando comparado com outros países e modelos de privatização, as instituições financeiras terem adquirido participações nos portos, sem supervisão com alteração das funções dos mesmos, e ao facto de a privatização não ter resultado num melhor desempenho financeiro, tendo alguns portos vendido os terrenos para outros usos mais rentáveis e não portuários.

Sri Lanka: transparência e separação entre o regulador e o regulado

Em 1999, o governo do Sri Lanka entregou à P&O Cruises e a outros parceiros, em sistema de Construção e Exploração (BOT-*Build, Operate and Transfer*) o terminal de contentores Queen Elizabeth, que se manteve em concorrência com o terminal Jaya Container Terminal, gerido e operado pela autoridade portuária nacional do Sri Lanka. Esta posição da autoridade portuária, juntamente com a respectiva participação no fornecimento de muitos outros serviços portuários, comprometeu o seu papel de imparcialidade.

Assim, para que esta autoridade lançasse os novos concursos para os terminais da zona Sul (South Port), tornou-se necessário que deixasse o seu papel de interveniente na operação portuária, com vista a melhorar a sua eficácia e os conflitos de interesse. Adicionalmente, foi criada uma entidade reguladora da concorrência entre portos. A nova concessão permitiu inverter a tendência negativa na movimentação de contentores e melhorou significativamente a eficiência dos portos no país.

Em conclusão,

as experiências internacionais revelam ser fundamental a definição de objectivos claros e concretos, e mecanismos e medidas, orientados no seguinte sentido:

- a adopção de modelos de governação de proximidade e participação privada;*
- aumento da transparência e separação entre o regulador e o regulado, com grande importância de forte função independente da regulação;*
- definição de indicadores para a sustentabilidade;*
- planeamento, exposição ao mercado e concessão a privados para uma maior competitividade e com condições de investimento privado;*
- autoridades portuárias descentralizadas em concorrência e cooptação.*



3. CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA DOS SECTORES DA ECONOMIA AZUL

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Moçambique subscreveu a Estratégia Africana da Economia Azul e os Objectivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS 14), que preconizam a conservação e uso sustentável dos oceanos, dos mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. Esta Estratégia conceitualiza a Economia Azul como fazendo parte de uma nova abordagem à exploração económica dos recursos dos oceanos, lagos, rios e outras massas de água e a conservação dos ecossistemas aquáticos. Trata-se, pois, de um conceito apropriado para países como Moçambique, por ser um Estado costeiro.

Com uma costa que se estende por cerca de 2.700 km e uma superfície de águas marítimas de cerca de 572.000 km², Moçambique está intimamente ligado ao mar, possuindo abundantes recursos naturais e uma rica diversidade biológica marinha e costeira de elevado valor económico e social, constituindo uma considerável potencialidade para o desenvolvimento económico e social em prol da população moçambicana.

Ao nível continental, Moçambique conta ainda com duas importantes massas de água, nomeadamente, o Lago Niassa, com uma superfície total de 30.800 km², dos quais 6.400 km² (21%) pertencem a Moçambique, e a Albufeira de Cahora Bassa, com um total de 2.739 km² de superfície de água. Por outro lado, ao longo de todo o território nacional encontram-se cerca de 25 grandes rios com caudal permanente, lagoas litorais e interiores, e planícies de cheias, perfazendo cerca de 20.000 km² de superfície de águas continentais. Todos estes ecossistemas, marinhos e de águas interiores, constituem objecto da abordagem no lato conceito da economia azul, com particular realce na vertente da economia de pesca e aquacultura, transporte marítimo e fluvial, desenvolvimento ecoturístico, energias renováveis, entre outros.

3.2 OBJECTIVOS DA CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÓMICA

Constitui objectivo desta caracterização contribuir para a conclusão da elaboração da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul de Moçambique, no concernente à componente socioeconómica dos sectores abrangidos pela economia azul, no horizonte 2030, adequada ao contexto nacional e alinhada ao contexto regional e Africano. Especificamente, são as seguintes a actividades no âmbito deste trabalho:

- Realizar a actualização dos dados socioeconómicos dos sectores definidos na EDEA.



- Determinar/aproximar o potencial socioeconómico dos sectores da EDEA, com ênfase no custo-benefício social.
- Realizar projecções/cenarização dos sectores da Economia Azul, idealmente em consonância com o horizonte temporal da EDEA.
- Conduzir análises comparativas de estratégias de Economia Azul de natureza semelhante, evidentemente exitosas e que sirvam de inspiração para a EDEA.
- Quantificar/aproximar o montante de investimento necessário às iniciativas identificadas no plano de acção.

3.3 ACTUALIZAÇÃO DOS DADOS SOCIOECONÓMICOS DOS SECTORES DEFINIDOS NA EDEA

3.3.1 Metodologia e Plano Detalhado do Trabalho

Para a realização deste trabalho e, segundo os Termos de Referência, foi recomendada uma abordagem metodológica participativa, de âmbito nacional, com o uso de técnicas e ferramentas que promovam o engajamento e a geração de informações estratégicas à conclusão do documento.

Tomando em conta que as actividades específicas do Consultor fazem parte de um trabalho conjunto (de uma equipe de consultores) de elaboração da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul, com uma coordenação e liderança previamente definidas, a abordagem metodológica do Consultor subordinou-se a um Plano Geral de Trabalho, sob liderança da Consultora líder da equipe, cujo objectivo geral é a conclusão da elaboração da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul.

Dentro desse quadro, o trabalho iniciou com uma fase introdutória, em que foi feita uma reunião de apresentação, pela contratante, de toda a equipe de consultoria de elaboração da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul. Nessa fase foi feita a integração e harmonização dos Planos de Trabalho Específicos, com a Coordenação da equipe de Consultores da elaboração da EDEA, bem como o início da partilha de toda a documentação pertinente, discussão das questões logísticas e administrativas e planificação das actividades.

A abordagem dos conteúdos entregáveis do Consultor, Especialista em Economia Pesqueira, compreendeu o que se apresenta em seguida.

Pesquisa Exploratória e Harmonização do Plano:

- Foi iniciada a recolha do material bibliográfico, incluindo estudos e legislação referidos nos Termos de Referência, para sua revisão, tendo-se para o sucesso desta acção contado com o apoio da DIPOL e do PROAZUL e da liderança da equipe da consultoria na disponibilização da



documentação e/ou recomendação de fontes para pesquisa, o que permitiu o desenvolvimento do trabalho até ao estágio actual. No entanto, a recolha do material bibliográfico continua em progresso, uma vez que existem ainda importantes relatórios a que ainda não se teve acesso, ou porque ainda estão por concluir, por exemplo, relatórios da Investigação Pesqueira sobre o estado de recursos e determinação dos potenciais de pesca, o relatório (preliminar) do censo da pesca artesanal (recentemente lançado), bem como planos de gestão de algumas pescarias, e a disponibilização dos metadados do sistema de amostragem usado na recolha de estatísticas da pesca artesanal.

- ii) Da revisão da literatura disponível foram identificadas algumas lacunas de informação que, no entanto, vão sendo supridas através de entrevistas e de processos de consultas públicas, que fazem parte do método de trabalho. Nesta senda, foram preparadas fichas para entrevistas semiestruturadas para a recolha de informação e de meta dados, por exemplo, dos Centros e Núcleos de Pesca (ou locais de varagem), infraestruturas, mercados de peixe, emprego, etc. Portanto, para a conclusão exitosa deste trabalho torna-se necessário assegurar o acesso a outras fontes de informação, incluindo fontes primárias, através de entrevistas, cujo agendamento tem estado a ser preparado e solicitadas à coordenação do Grupo Interministerial para a Economia Azul (GIEA).

De referir que as fichas preparadas para o trabalho de pesquisa aplicada já foram partilhadas com os pontos focais do GIEA, bem como apresentadas em Reunião de Coordenação realizada no ProAzul no dia 26 de Outubro de 2022, com o pedido de agendamento de encontros para o Consultor, com os técnicos responsáveis pelas estatísticas por amostragem da pesca artesanal, e da aquacultura.

- iii) Como a consultoria sobre a componente de socio economia faz parte de trabalho de equipe para a elaboração da EDEA, a harmonização do Plano de Trabalho Específico com a Coordenação da equipe de Consultores era obviamente necessária, com vista ao alinhamento com o Plano Geral de Trabalho. Assim, subsequente à conclusão da realização das reuniões dos Grupos Temáticos, que tiveram lugar nos dias 20-21 e 24-25 de Outubro de 2022, em Macaneta-Maputo, foi apresentado em Reunião de Coordenação que teve lugar no dia 26 de Outubro de 2022, nas instalações do ProAzul, uma versão actualizada do Plano Geral Detalhado de Trabalho, contendo o alinhamento de todos os entregáveis gerais e específicos dos Consultores. Este Plano de Trabalho Detalhado inclui um cronograma de actividades, que apontava para a conclusão do processo da elaboração da EDEA em Março de 2023. No entanto, importa referir que as dificuldades na recolha da informação, com especial realce no atendimento ao pedido de entrevistas, tem determinado sucessivas alterações ao cronograma de actividades.
- iv) Ao longo do desenvolvimento dos trabalhos desta consultoria, o Consultor tem participado regularmente nas reuniões de coordenação e de monitoria do processo da elaboração da EDEA, envolvendo o GIEA, a equipe de Consultores e os designados Pontos Focais do cliente. Com



efeito, o primeiro encontro de coordenação foi a 22 de Setembro de 2022, no formato virtual, em que foi acordado o cronograma das actividades e foi dado o início dos trabalhos de consultoria, acordada a realização de encontros semanais de seguimento, entre os Consultores e os Pontos Focais designados (representantes do DIPOL-MIMAIP e do ProAzul), bem como o início da partilha do material bibliográfico.

- v) O Consultor participou em reunião (presencial) de coordenação, realizada nas instalações sede do MIMAIP, no dia 19 de Outubro de 2022, sob coordenação da Directora da DIPOL e com a presença de toda a equipa dos Consultores. A reunião foi participada por representantes do ProAzul, INAMAR, ADNAP e DIPOL, ao nível do sector das pescas, bem como do MICULTUR e do MDN, e serviu para discutir várias questões relacionadas com o Plano de Trabalho Detalhado e, assessoramente, para a preparação da realização dos encontros dos Grupos de Trabalho Temáticos que teriam lugar no período de 20 a 25 de Outubro de 2022. Outras questões abordadas neste encontro incluem a definição do âmbito da EDEA, no sentido de que a Economia Azul, conceptualmente e, tomando em conta a Estratégia Africana de Economia Azul, não se limita ao mar, sendo extensiva a todos os cursos de água, incluindo lagos, rios e albufeiras, tendo sido definido que este é o âmbito a considerar para todos os pilares da EDEA. No mesmo encontro levantou-se a questão da designação deste grupo de trabalho, se ficaria Grupo Interministerial de Economia Azul, ou simplesmente Grupo de Economia Azul, tendo ficado decidida a designação de Grupo Interministerial de Economia Azul (GIEA).
- vi) O Consultor participou em todas as reuniões dos Grupos Temáticos que se realizaram nos dias 20-21 e 24-25 de Novembro de 2022, em Macaneta-Maputo. Nestas reuniões foram discutidos e harmonizados os seguintes aspectos da formulação da EDEA: a) a Análise SWOT de cada pilar da EDEA; b) a Visão e Missão da EDEA; c) apresentação e discussão da revisão dos Pilares, tendo sido considerado o acréscimo do Pilar 6: Turismo, e analisados os desafios estratégicos transversais, sob sugestão dos consultores, nomeadamente, o Conhecimento, Inovação e Tecnologia; Mudanças Climáticas; Educação Ambiental e; Comunidades (género, saúde...); d) pedido de sugestões de cada sector/entidade representada, sobre como é que a sua actividade (da entidade representada) poderia contribuir para a criação de valor no âmbito da Economia Azul em Moçambique, tendo sido recolhidas várias contribuições de todos os sectores representados, e que serviram para o posterior aprimoramento do documento em formulação.



3.3.2 Abordagem da Situação de Referência dos Sectores da EDEA

Pescas e Aquacultura

De acordo com estudos disponíveis, Moçambique é dotado de um potencial de pesca de 385.000³⁷ toneladas (IIP, 2020), e as estatísticas oficiais apontam para uma utilização total deste potencial, com capturas registadas de 417.074 toneladas (BalPES, 2019). No entanto, o sector de aquacultura que oferece largas potencialidades, estimadas em 4.0 milhões de toneladas de pescado (EDA, 2020-2030), permanece altamente subaproveitado, com uma produção actual registada na ordem 3.770 toneladas (BalPES, 2019), apenas.

Com uma população estimada em 30,0 milhões³⁸ de habitantes, dos quais 33% vivem ao longo da linha da costa marítima e 10% em distritos ribeirinhos do interior, e ganham sua subsistência à custa dos recursos ali existentes, uma população fundamentalmente rural e pobre, em que a pobreza afecta metade desta população, Moçambique encara desafios na utilização do seu potencial da economia azul em prol desta população. Apontam-se como desafios neste domínio, a competição no acesso aos recursos marinhos e costeiros, baixo índice de emprego, renda e produção de alimentos, baixos investimentos para a exploração sustentável dos recursos aquáticos e costeiros, limitada inclusão e apropriação da sociedade sobre as potencialidades do mar e limitada capacidade de coordenação institucional.

A Estratégia da SADC reconhece as águas oceânicas e as águas interiores, mares, rios, lagoas e reservatórios, como fontes de fornecimento de benefícios significativos para a humanidade, incluindo a segurança alimentar e nutricional da pesca e aquacultura, o desenvolvimento económico e social que estes subsectores representam, para além dos demais serviços oferecidos por estes ecossistemas.

Moçambique assumiu o seu compromisso sério de impulsionar o desenvolvimento da economia azul, consubstanciado na aprovação, em 2017, da Política do Mar e Estratégia da sua Implementação, constituindo sua resposta às recomendações emanadas da União Africana que depois de adoptar a Estratégia Marítima Africana (2015), adoptou a Estratégia Africana de Economia Azul (2019). Porquanto, a elaboração da Estratégia Nacional de Desenvolvimento da Economia Azul insere-se neste compromisso do Governo, cujos objectivos específicos, na vertente de pescas e aquacultura, orientam-se para responder aos desafios de desenvolvimento de infraestruturas de apoio à pesca, combate à pesca ilegal, não reportada e não regulamentada, gestão sustentável dos recursos pesqueiros

³⁷ O InOM está neste momento a concluir o exercício de actualização dos potenciais de pesca, pelo que este dado poderá alterar

³⁸ INE - Censo Geral da População, 2017



e dos seus ecossistemas, o ordenamento da pesca artesanal e a integração do sector das pescas e aquacultura na abordagem de Economia Azul.

A Estratégia Africana da Economia Azul orienta para a transição da pesca Africana para a produtividade, sustentabilidade e rentabilidade, com opção para uma melhor gestão regional colaborativa dos recursos compartilhados. Permite que os governos africanos desenvolvam mecanismos apropriados de aproveitamento das pescas e desenvolvimento da aquacultura, com reformas fiscais acompanhadas que devem resultar na geração sustentável de benefícios ao nível comunitário, bem como na criação da riqueza em toda a cadeia de valor.

Ao nível de indicadores económicos, a Estratégia Africana da Economia Azul projecta um crescimento da produção pesqueira, em termos de valor acrescentado, de USD 21 mil milhões em 2018 para USD 30 mil milhões em 2030, seguido de uma estabilização a esse nível até 2063, enquanto a produção aquícola deverá crescer de USD 2,8 mil milhões de 2018 para USD 5 mil milhões em 2030, crescendo para USD 7,5 mil milhões até 2063. Os empregos no sector da pesca crescerão de 13 milhões em 2018 para 15 milhões em 2030, permanecendo em 15 milhões até 2063, enquanto no sector de aquacultura crescerão de 1,2 milhões em 2018 para 2,0 milhões em 2030, continuando a crescer para 2,5 milhões até 2063.

Moçambique define um conjunto de indicadores estratégicos necessários à mensuração da efectividade da sua Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul, que incluem o crescimento económico do sector pesqueiro em função da sua contribuição no PIB, actualmente estimado em 1,4% (INE, 2021); o emprego no sector, na base do aumento do investimento e seu impacto no número de postos de trabalho criados; o consumo, por aumento do consumo da proteína animal (pescado) actualmente estimado em 16 kgs/ano para 25 kgs/ano até 2035; a melhoria do bem estar da população, pelo aumento do número de pessoas cujo nível de vida tenha melhorado.

Tomando em conta o estado actual de utilização do potencial de pesca, o alcance do pleno potencial de geração de riqueza no sector de pesca e aquacultura, a fim de contribuir de forma otimizada para o crescimento azul, deverá assentar no desenvolvimento da cadeia de valor, pesca de pequena escala, atracção de investimentos e financiamento, com ênfase para o aumento da capacidade produtiva do sector de aquacultura.

Dados Socioeconómicos dos Sectores de Pesca e Aquacultura

Para a análise e estimação do potencial socioeconómico do sector de pescas e aquacultura, foram passados em revisão diversos documentos de políticas públicas relevantes, que dentro da sua abordagem incluem elementos pertinentes à quantificação e/ou caracterização das potencialidades da pesca e da aquacultura do país, mormente, o Plano Director de Estatísticas (2012-2019); o Plano Director das Pescas (PDP II, 2010-2019); o Plano Estratégico da Pesca Artesanal, (PESPA, 2007-2011); a Estratégia para o Desenvolvimento da Aquacultura (2020-2030); o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM). Foi igualmente feita uma revisão dos relatórios preliminares do



Instituto Oceanográfico (InOM) sobre a avaliação dos recursos, subsequente à realização recente de cruzeiros de investigação com o navio Dr. Fridtjof Nansen, prosseguindo o trabalho da avaliação ao nível daquele instituto com vista à conclusão da actualização dos potenciais de pesca. A abordagem foi complementada com a realização de entrevistas semi-estruturadas com quadros e dirigentes das instituições do sector das pescas responsáveis pela implementação das políticas atrás referidas, nomeadamente, a Administração Nacional das Pescas (ADNAP, IP), o Instituto de Desenvolvimento da Pesca e Aquacultura (IDEPA, IP), o Instituto Oceanográfico de Moçambique (InOM, IP), entre outros, o que permitiu a recolha de dados adicionais para a nossa análise.

Contudo, a partir do cruzamento da informação até agora disponível, foi possível apresentar-se de forma preliminar o quadro geral dos potenciais, bem como do respectivo estado de exploração dos recursos, inferido a partir da informação estatística publicada.

A análise que se segue apresenta informação de destaque sobre os potenciais de pesca e o estado de exploração dos recursos selvagens, estruturado segundo a classificação das zonas de pesca e pescarias adoptadas no POEM e no PESPA, bem como em função do que cada pescaria representa no quadro dos objectivos estratégicos da EDEA, como sejam, a segurança alimentar, emprego e geração de rendimentos e, a contribuição para a balança de pagamentos.

Por outro lado, a análise incorpora os desenvolvimentos no domínio da aquacultura, obedecendo igualmente o enquadramento por objectivos estratégicos da EDEA. No quadro da aquacultura, por esta ser, actualmente, uma actividade maioritariamente artesanal, com fins de subsistência, apresentando uma pequena produção orientada para exportações, o seu desdobramento será sob estes dois objectivos: segurança alimentar e nutricional e, contribuição para o equilíbrio da Balança de Pagamentos.

Contudo, o quadro completo desta análise resume-se nos quadros seguintes.

Quadro 2 - Potenciais de Recursos Pesqueiros por Objectivos de Desenvolvimento

Recurso Base / Pescaria	Potencial (tons)	Observações
Objectivo: Segurança Alimentar e Nutricional		
Crustáceos		
Camarões <i>Sergistidae</i> (acetes) - Zona de pesca artesanal do Banco de Sofala	2.800	Manter-se-á o actual nível de exploração
Peixes Marinhos		
Peixes Pelágicos - Atum e espécies relacionadas, Zona de Pesca semi-industrial costeiro		



Recurso Base / Pescaria	Potencial (tons)	Observações
- Atum e espécies relacionadas, Zona de pesca artesanal em toda a costa		Incentivos de Promoção de parcerias PPP, PPC e financiamentos
- Pequenos Pelágicos, Zona de Pesca industrial (arrasto pelágico) do Banco de Sofala	85.000	
Peixes Demersais de Plataforma		
- Demersais (pesca à linha), Zona de pesca industrial do Banco de Sofala e Sul do Save	2.000	
- Demersais (pesca à linha), zona de pesca semi-industrial da Baía do Maputo		
- Demersais (pesca à linha), zona de pesca semi-industrial do Sul do Save		
- Demersais (pesca à linha), zona de pesca semi-industrial do Banco de Sofala, centro		
- Demersais (pesca à linha), zona de pesca semi-industrial do Banco de Sofala, norte		
- Demersais (emalhe de fundo), Zona de pesca industrial do Banco de Sofala		
- Demersais (F.A. do arrasto industrial de camarão), Banco de Sofala	3.000	Projectos de Promoção do aumento da recolha de FA
- Demersais (F.A. do arrasto semi-industrial, a gelo, de camarão), Banco de Sofala		
- Demersais (F.A. do arrasto semi-industrial, a gelo, de camarão), Baía do Maputo		
- Demersais acessíveis a pesca artesanal, zona de pesca ???	10.000	
Peixes Demersais de Profundidade		
- Peixe Banana (<i>saurida undosquamis</i>), F.A. do arrasto industrial de Gamba	21.500	Projectos de Promoção do aumento da recolha de FA
- Peixe de olho verde achatado (<i>chlorophthalmus agassizii</i>)	14.500	
Peixes Marinhos Não Especificados		
- Zona da pesca artesanal ao longo de toda a costa		
Tubarão quelme mitsukuri (<i>squalus mitsukurii</i>)		
- Zona de pesca ???	2.600	
Tubarão (não especificado)		
- Zona de pesca artesanal, toda a costa		
Tamboril (<i>lophiidae</i>)		
- Zona de pesca ???	700	
Corvinas (<i>sciaenidae</i>)		
- Zona de pesca ???	700	
Raia Sardenta (<i>ryja wallacei</i>)		



Recurso Base / Pescaria	Potencial (tons)	Observações
- Zona de pesca ??	5.000	
Fauna Acompanhante		
- Recolha (?) capturas (?) de F. A. da pesca artesanal, Zambézia e Nampula		
Outros		
- Espécies marinhas não especificadas, alvo da pesca artesanal		
Peixes de Água Doce		
Peixe Agrupado, sem Especificação		
- da pesca artesanal, província de Cabo Delgado		
- da pesca artesanal, província de Niassa		
- da pesca artesanal, província de Tete		
- da pesca artesanal, província da Zambézia		
- da pesca artesanal, província de Manica		
- da pesca artesanal, província de Sofala		
- da pesca artesanal, província de Gaza		
- da pesca artesanal, província de Maputo		
Utaka		
- Zona de pesca artesanal do Lago Niassa	2.000	
Ussipa		
- Zona de pesca artesanal do Lago Niassa	5.000	
Outros Peixes Acessíveis a Pesca Artesanal		
- Zona de pesca artesanal da Albufeira de Cahora Bassa	15.000	
- Zona de pesca artesanal do Lago Niassa	1.500	
Objectivo: Emprego e Geração de Rendimentos		
Crustáceos		
Camarão <i>Peneidea</i> (branco e castanho)		
- Zona de pesca semi-industrial (a gelo) da Baía do Maputo	200	
- Zona da pesca semi-industrial (a gelo) da Foz do Limpopo	50	
- Zona da pesca artesanal da Foz do Limpopo		
- Zona da pesca semi-industrial (a gelo) do Banco de Sofala		
- Zona da pesca artesanal do Banco de Sofala (barcos de convés fechado)		
- Zona da pesca artesanal do Banco de Sofala (arrasto de praia)	1.200	
- Zona da pesca artesanal da Baía do Maputo (arrasto de praia)	200	
- Zona da pesca artesanal, Cabo Delgado (arrasto de praia?)		



Recurso Base / Pescaria	Potencial (tons)	Observações
Lagostas Litorais - Zona da pesca artesanal...	150	
Caranguejo do Mangal - Zona da pesca artesanal, costa norte - Zona da pesca artesanal, costa centro - Zona da pesca artesanal, costa sul	800 4.200 700	
Peixes Marinhos		
Tirões (<i>cubiceps natalensis</i>) - Zona de pesca industrial ???	20.000	Pesquisa de mercado / promoção do consumo
Moluscos		
Cefalópodes costeiros - Zona de pesca artesanal, toda a costa	2.000	
Objectivo: Contribuição para a Balança de Pagamentos		
Crustáceos		
Camarão <i>Peneidea</i> (branco e castanho) - Zona da pesca industrial do Banco de Sofala (arrasto) - Zona da pesca semi-industrial (congeladores) a sul do Banco de Sofala (arrasto)	8.000 400	Pescaria fechada. Aumento de valor acrescentado
Gamba <i>Aresteidae/Solenoceridae</i> (rosa, vermelha e foice) - Zona da Inhaca, Boa Paz e Bazaruto A, (arrasto industrial)	3.100	
Lagosta de Profundidade - Zona de pesca industrial de Boa Paz e Banco de Sofala - Fauna acompanhante da Gamba	8	
Lagostim (comum e Indiano) - Zona de pesca industrial Boa Paz - Fauna acompanhante da Gamba	400	
Caranguejo de Profundidade - Zona de pesca industrial de Inhaca e Banco de Sofala - Fauna acompanhante da Gamba	400	
Outros Crustáceos de Profundidade - Cava-Cavas, Zona de pesca industrial de Boa Paz e Bazaruto "B" - Caranguejos Nadadores (portunidae), Zona de Pesca industrial de Boa Paz e Bazaruto "B" - Caranguejo (<i>Majidae</i>), Zona de pesca industrial de Boa Paz e Bazaruto "B"	2.800 1.600 1.100	



Recurso Base / Pescaria	Potencial (tons)	Observações
Peixes Marinhos		
Peixes Pelágicos - Atum e espécies relacionadas, Zona de Pesca industrial, águas oceânicas		Promoção de descargas de Fauna Acompanhante para segurança alimentar
<i>Satyricthys adeni (peristediidae)</i> - Zona de pesca industrial ???	27.800	Pesquisa de mercado / promoção do consumo
Tubarão quelme liso (<i>squalus megalops</i>) - Zona de pesca industrial de ???	13.150	Pesquisa de mercado / promoção do consumo
Maconde sombreado (<i>neoscombrops annectens</i>) - Zona de pesca ???	10.200	Pesquisa de mercado / promoção do consumo
Lixa granulada (<i>centrophorus granulosus</i>) - Zona de pesca ???	2.160	
Peixe Gata (<i>Gasterosteus aculeatus</i>) - Zona de pesca industrial do Banco de Sofala		
Dentinho (<i>synagrops japonicus</i>) - Zona de pesca ???	7.600	
Moluscos		
Holotúrias - Zona de pesca ???	750	
Amêijoas e outros bivalves - Zona de pesca	2.200	
Cefalópodes de profundidade		
Lulas de profundidade (<i>todaropsis eblanae, histiotenthis celetaria, urotenthis duvanuceli</i>) - Zona de pesca industrial de Bazaruto, Boa Paz e Inhaca - Fauna acompanhante da Gamba	11.100	
Chocos de profundidade (<i>sepia acuminata, sepia confusa e sepia simoniana</i>) - Zona de pesca industrial de Bazaruto, Boa Paz e Inhaca	2.750	
Polvo de profundidade (<i>veladona tugata</i>) - Zona de pesca industrial de Bazaruto, Boa Paz e Inhaca	1.900	
Algas		
- Zona de recollecção de ??	500	



Recurso Base / Pescaria	Potencial (tons)	Observações
Peixes de Água Doce		
Kapenta - Zona de pesca semi-industrial da Albufeira de Cahora Bassa	12.000	
Peixes ornamentais - Zona de pesca do Lago Niassa		

informação em falta

Potencial e Estado de Exploração de Recursos de Pesca e Aquacultura, no quadro da Segurança Alimentar e Nutricional

Pesca de Crustáceos

No quadro do objectivo da segurança alimentar e nutricional e, na categoria de crustáceos, foram considerados apenas Camarões *Sergistidae* (acetes), explorados na zona de pesca artesanal do Banco de Sofala. O potencial deste recurso é estimado em 2.800 toneladas, no entanto, o volume de capturas registado em 2020 é de 6.019 toneladas, o que sugere uma situação de sobre-exploração do recurso, sendo, portanto, de considerar medidas de contenção do esforço caso o potencial seja reconfirmado a este nível.

Pesca de Peixes Marinhos, Pelágicos

Nesta categoria de recursos e dentro do objectivo de segurança alimentar e nutricional, foram consideradas as espécies de atum acessíveis à pesca artesanal e semi-industrial, bem como os pequenos pelágicos acessíveis à pesca industrial, conforme se segue:

Atum e espécies relacionadas, da Zona de Pesca semi-industrial costeira – não é apresentado o potencial deste recurso, havendo, no entanto, registos de capturas de 95 toneladas em 2019 e de 4 toneladas em 2020, o que sugere não existir um investimento orientado para esta pescaria.

Atum e espécies relacionadas, da Zona de pesca artesanal em toda a costa – particular referência é feita à zona norte, cujo litoral com formações de coral, fundos rochosos e estreita plataforma continental ao longo de 770 km desde o paralelo 10° 32'S até ao Arquipélago das Primeiras e Segundas, caracteriza-se por praias arenosas e bancos de coral, tornando a zona exclusiva para a prática da pesca artesanal orientada para peixes pelágicos, entre outros. Segundo o PESPA, estudos de cruzeiros de investigação do Fridtjof Nansen da década 70 estimam em 16.000 toneladas de potencial do carapau nesta zona.

No entanto, os pequenos pelágicos ocorrem também nas zonas centro (Banco de Sofala) e zona sul, sendo acessíveis a todo o tipo de pescaria. Não é apresentado o potencial destas zonas, havendo, no



entanto, registos de capturas nacionais significativas. No período de 2018 a 2020 as capturas totais variaram de 5.900 a 10.400 toneladas, segundo o Boletim Estatístico (2009-2020), do MIMAIP. Entretanto, a Base de Dados da IOTC reporta para Moçambique, no mesmo período, capturas que variam de 5.300 a 14.200 toneladas nesta pescaria. Contudo, é uma pescaria que representa oportunidades, em especial no que concerne a possíveis intervenções na sua cadeia de valor.

Pequenos Pelágicos, da Zona de Pesca industrial (arrasto pelágico) do Banco de Sofala – o potencial deste recurso é estimado em 85.000 toneladas, mas o seu aproveitamento mostra-se bastante reduzido. Nos anos de 2018 e 2019 as capturas registadas foram de 10.151 e 11.030 toneladas, respectivamente, tendo em 2020 registado uma acentuada queda para 1.783 toneladas. É uma pescaria que tem sido associada a baixos rendimentos económicos, quadro que ter-se-á agravado com a grande subida dos preços de combustíveis. Tratando-se de uma pescaria que ocorre no mesmo pesqueiro que o camarão de superfície e com certa semelhança na arte de pesca empregue (arrasto pelágico *versus* arrasto de superfície), torna-se bastante desafiador encontrar um quadro de incentivos de promoção desta pescaria que não possa vir a afectar a gestão da pescaria do camarão. No entanto, o incentivo a um maior aproveitamento da fauna acompanhante da pesca industrial do camarão de superfície pode concorrer para o melhor aproveitamento deste potencial.

Pesca de Peixes Marinhos, Demersais de Plataforma

Demersais (pesca à linha), Zona de pesca industrial do Banco de Sofala e Sul do Save – o potencial deste recurso é estimado em 2.000 toneladas, sendo as capturas registadas no período de 2018 a 2020 da ordem de 49; 52 e 23 toneladas, respectivamente, mostrando um nível de capturas muito abaixo do potencial.

Demersais (Fauna Acompanhante do arrasto industrial de camarão), Banco de Sofala – Este recurso apresenta-se com um potencial de 3.000 toneladas e com registos de 1.681, 1.444 e 972 toneladas de aproveitamento de fauna acompanhante nos anos de 2018, 2019 e 2020, respectivamente. Sendo uma pescaria estritamente ligada ao arrasto do camarão de superfície, a maximização do aproveitamento do seu potencial depende do reforço das medidas de incentivo à recolha e aproveitamento aplicadas à indústria camaroneira e/ou aos operadores artesanais dedicados à actividade de recolha e aproveitamento.

Demersais acessíveis à pesca artesanal, zona de pesca ??? – Este recurso apresenta-se com um potencial estimado em 10.000 toneladas, no entanto, os dados estatísticos sobre o seu grau de exploração são extremamente baixos. Segundo o Boletim Estatístico (2009-2020) do MIMAIP, os dados apontam para capturas da ordem de 32 toneladas em 2018, tendo reduzido para 5 e 6 toneladas em 2019 e 2020, respectivamente.



Pesca de Peixes Marinhos, Demersais de Profundidade

Peixe Banana (*saurida undosquamis*), Fauna Acompanhante do arrasto industrial de Gamba – espécie de águas costeiras, de fundos lodosos, de 20 a 200 metros de profundidade, o recurso apresenta-se com um potencial estimado em 21.500 toneladas, sendo o grau do seu aproveitamento bastante baixo e com tendência decrescente nos últimos anos de registo. Os dados estatísticos registados no período de 2018 a 2020 apresentam-se com 345 toneladas, baixando subsequentemente para 275 toneladas e 116 toneladas, respectivamente.

Sendo a sua actual exploração ligada exclusivamente ao arrasto da gamba (como fauna acompanhante), a medida imediata que se oferece para melhorar o seu aproveitamento é o incentivo à recolha da fauna acompanhante. Porquanto, apesar de significativo o tamanho do seu potencial, trata-se de um recurso de baixo valor comercial, daí não representando, por si só, nenhum atractivo para o investimento privado, senão em associação com a pesca de crustáceos de profundidade.

Peixe de olho verde achatado (*chlorophthalmus agassizii*) – O recurso apresenta-se com um potencial de 14.500 toneladas, sendo esta a única informação disponível na documentação compulsada. Não há informação sobre o tipo de pescaria nem estatísticas de capturas, para determinar o nível da sua utilização.

Pesca de Tubarões e Raia, Marinhos

Tubarões - A informação sobre os recursos de tubarões é incompleta, mormente no que se refere às pescarias, zonas de pesca e potenciais de pesca. Dos registos disponíveis encontra-se o Tubarão quelme mitsukuri (*squalus mitsukurii*), com um potencial de pesca de 2.600 toneladas, não se sabendo do nível de exploração deste recurso. No entanto, as capturas totais de tubarões registadas ao longo de toda a costa no período de 2018 a 2020 apresentam-se com 8.626, 15.648 e 10.676 toneladas, respectivamente, em que cerca de 50% destes registos correspondem à província da Zambézia.

Raia Sardenta (*raja wallacei*) – Sem indicação da respectiva zona de pesca nem pescaria, este recurso apresenta-se com um potencial de 5.000 toneladas, não havendo também disponíveis dados de capturas.

Pesca de Outros Peixes Marinhos

Tamboril (*lophiidae*) – Este recurso apresenta-se com um potencial de 700 toneladas, não havendo informação sobre o tipo de pescaria, zona de pesca, nem dados de captura que permitam avaliar o nível de utilização do seu potencial.

Corvinas (*sciaenidae*) - Este recurso apresenta-se também com um potencial de 700 toneladas, não havendo informação sobre o tipo de pescaria, zona de pesca, nem dados de captura que permitam avaliar o nível de utilização do seu potencial. No entanto, a corvina é uma espécie predominante na



fauna acompanhante do arrasto industrial do camarão de superfície, sendo provável que as estatísticas aqui omissas estejam captadas naquela pescaria.

Peixes Marinhos Não Especificados, relativos à zona da pesca artesanal ao longo de toda a costa – A maior parte dos recursos de peixes marinhos objecto da actividade estatística da pesca artesanal tem sido tratada de forma agregada. Com efeito, mais da metade das capturas totais de pescado encontram-se registadas sob esta categoria, com registos de 217.550 toneladas em 2018, 231.293 toneladas em 2019 e 214.783 toneladas em 2020, segundo dados do Boletim Estatístico (2009-2020), do MIMAIP. A literatura disponível não permite inferir o potencial correspondente a estes recursos, sendo, no entanto, importante a sua determinação, tendo em conta o expressivo volume de capturas envolvido e daí, a sua importância socioeconómica.

Captura ou Apanha de Outros Recursos Marinhos

Espécies marinhas não especificadas, alvo da pesca artesanal – Apresentam-se ainda estatísticas de capturas de recursos marinhos não especificados, que têm sido objecto de exploração por operadores artesanais ao longo da costa, cujos registos de produção no período de 2018 a 2020 foi de 3.195; 5.761 e 1.292 toneladas, respectivamente. Estes recursos figuram sob a designação de “Outros” na tabela do Boletim Estatístico.

Pesca de Peixes de Água Doce

Embora exista informação sobre os potenciais das principais massas de águas interiores, nomeadamente, o Lago Niassa e a albufeira de Cahora Bassa, as estatísticas de capturas de peixes de água doce apresentam-se agregadas por província e por distrito, e não por tipo de recurso, que permitiria aferir o grau de utilização do potencial por recurso. Contudo, a informação disponível permite-nos apresentar o seguinte quadro:

Ussipa, Utaka e outros peixes, da zona de pesca artesanal do Lago Niassa – com potenciais de pesca estimados em 5.000 toneladas, 2.000 toneladas e 1.500 toneladas, respectivamente, os registos de capturas agregadas da província (que certamente incluem outras espécies e de outras massas de água), foram de 26.067; 19.657 e 22.418 toneladas no período de 2018 a 2020, respectivamente. Sem dados específicos de capturas por recurso não se pode inferir do grau da utilização daqueles potenciais.

Cultivo de Peixes em Cativeiro

O cultivo de peixes em cativeiro, ou seja, a aquacultura, é definida como a manipulação deliberada das relações tróficas controladas pela natureza com o objectivo de aumentar a oferta de recursos hidrobiológicos com valor no mercado.

Presentemente, a aquacultura em Moçambique é maioritariamente artesanal, com fins de subsistência, sendo por esta característica enquadrável, em grande parte, no objectivo de segurança alimentar e



nutricional, embora haja uma pequena produção orientada ao mercado de exportação, que será tratada sob o objectivo de contribuição para a Balança de Pagamentos.

O potencial de aquacultura em Moçambique é elevado, estimado em 4,0 milhões de toneladas sobre uma área total para cultivo de 378.000 ha, desdobrando-se em 2,0 milhões de toneladas em águas marinhas e sobre uma superfície de águas de 120.000 ha, e outros 2,0 milhões de toneladas em águas interiores, sobre uma superfície de terras de 258.000 ha.

As espécies cultiváveis nas águas interiores incluem a tilápia, carpa, peixe gato africano e camarão de água doce, com grande potencialidade devido à existência de terras, massas de água e espécies indígenas adequadas e ao dispor das comunidades rurais praticantes da piscicultura de pequena escala.

Apesar do seu enorme potencial, a produção aquícola em Moçambique ainda é no geral muito reduzida, embora com um relativo crescimento ao nível da produção de pequena escala, comparativamente à produção industrial. Com efeito, a produção de pequena escala cresceu nos últimos 10 anos de 160 toneladas para mais de 2.600 toneladas de peixe de água doce registadas em 2018, embora a produção registada em 2020 tenha caído para 1.858 toneladas.

A aquacultura é uma actividade que tem sido afectada, de entre vários factores, por insuficiência e fraca qualidade dos insumos aquícolas (principalmente rações e alevinos), limitados investimentos para pesquisa, investigação e serviços de extensão, reduzido número de técnicos e extensionistas e limitado acesso ao crédito.

No que concerne à problemática da produção e fornecimento de alevinos com qualidade, a perspectiva é de que o InOM passe a certificar os alevinos produzidos pelos vários operadores da área, de modo a sanar o problema de comercialização de alevinos sem qualidade.

Outro desafio no concernente à produção de alevinos é ao nível de investimentos de pesquisa e investigação. Até agora o país implementou apenas o projecto do Centro de Pesquisa em Aquacultura (CEPAQ), tendo como uma das suas prioridades o melhoramento genético da tilápia de Moçambique (*Oreochromis mossambicus*), mas até agora os resultados não são muito satisfatórios pois, desde a sua inauguração (em 2016) até hoje ainda não há nenhum alevino da tilápia moçambicana disponível no mercado. Portanto, continua a produzir-se e comercializar-se apenas a espécie nilótica. Os outros produtores privados de alevinos, além do CEPAQ, têm se limitado a produzir e comercializar alevinos sem a componente de pesquisa e melhoramento, e trabalham apenas com tilápia nilótica.

Relativamente à ração, tem-se recorrido à importação pois esta oferece geralmente produto sem problemas de qualidade. No entanto, porque ela chega ao mercado nacional a preços inacessíveis para a maioria dos (pequenos) produtores, a ração importada tem sido usada quase exclusivamente no âmbito dos programas e projectos governamentais de promoção do desenvolvimento da aquacultura. Ao nível das iniciativas privadas, os pequenos operadores de aquacultura dependem de pequenos produtores locais de ração, mas a sua escala de produção está bastante aquém do nível da demanda



do mercado. Por outro lado, esta ração produzida localmente não é certificada, havendo dúvidas sobre a sua qualidade, daí que, à semelhança da produção dos alevinos, também se perspectiva o envolvimento do InOM no processo da sua certificação. Produtores há que, por falta de acesso ao fornecimento de rações, têm recorrido ao uso da dieta alternativa (disponível localmente), mas isto não permite fazer produção comercial.

No que concerne à rede de extensão, esta é bastante deficitária, não cobrindo certos locais. Este quadro veio a ser agravado com a extinção das Delegações do então IDPPE, no âmbito das reestruturações orgânicas operadas ao nível das províncias, no quadro da implementação das políticas de descentralização e desconcentração da Administração Pública. Destes processos de reestruturação orgânica o sector pesqueiro acabou sofrendo perdas de pessoal especializado, que terá sido absorvido em outras funções, na base das prioridades estabelecidas ao nível da liderança local.

A rede de extensão usada não é específica de aquacultura, mas sim da pesca artesanal, que conta com um total de 100 extensionistas ao nível nacional. Para o efeito, tem-se operado um processo de capacitação para que os extensionistas de pesca passem a responder também pela aquacultura. No entanto, tem havido também o aproveitamento dos extensionistas dos Serviços Distritais de Actividades Económicas (SDAE), nos distritos onde os respectivos Directores assumem apoiar a actividade de aquacultura, mas sem descurar a prioridade na agricultura.

Para o reforço da capacidade de extensão em aquacultura o IDEPA tem em vista contratar, no âmbito do projecto PRODAP, um número de 250 extensionistas que irão cobrir a zona de actuação deste projecto, que compreende 23 distritos do centro-norte do país, em que os primeiros 46 extensionistas serão contratados durante o ano de 2023. Para assegurar a sustentabilidade destes serviços, a perspectiva é de que no fim do projecto uma parte dos extensionistas seja integrada como funcionários do Estado, ao exemplo do programa SUSTENTA do sector da Agricultura. Outros extensionistas serão capacitados como operadores privados de serviços de extensão de aquacultura, fazendo-se pagar pelos seus próprios serviços. Outra vertente em perspectiva é que outros extensionistas sejam orientados e capacitados como produtores aquícolas eles próprios, ao mesmo tempo que prosseguem com a actividade de extensão.

Potencial e Estado de Exploração de Recursos de Pesca e Aquacultura, no quadro do Emprego e da Geração de Rendimentos

Pesca de Crustáceos

Foram aqui considerados três tipos de recursos, nomeadamente, o camarão peneídeo (branco e castanho), lagostas do litoral e caranguejo do mangal, acessíveis à pesca artesanal e semi-industrial e, por zonas de pesca.



Camarão Peneídeo

A informação sobre os potenciais do camarão peneídeo é escassa, existindo apenas para as pescarias de arrasto de praia das zonas de pesca artesanal do Banco de Sofala e da Baía do Maputo, cujas estimativas são de 1.200 toneladas e de 200 toneladas, respectivamente. No entanto, segundo informação do Instituto Oceanográfico, o estudo em curso irá fornecer os dados da actualização destes potenciais.

A actividade produtiva sobre este recurso apresenta registo de volumes de capturas, para o período de 2018 a 2020, da ordem de 6.648; 5.271 e 5.249 toneladas, respectivamente. O desdobramento por pescaria e por zona de pesca apresenta-se conforme o seguinte:

Camarão Peneídeo da zona de pesca semi-industrial (a gelo) e da zona de pesca artesanal (arrasto de praia), da Baía do Maputo – Os dados de capturas registados no período de 2018 a 2020 nestas pescarias são os seguintes: Pesca semi-industrial – 773; 266; e 228 toneladas; Pesca artesanal – 483; 825; e 595 toneladas, indicando uma situação de sobre-exploração deste recurso, tendo em conta o seu potencial estimado em 200 toneladas.

Camarão Peneídeo da zona de pesca artesanal (arrasto de praia) e da pesca semi-industrial a gelo, do Banco de Sofala – Os dados de capturas registadas no período de 2018 a 2020 indicam, para a pesca artesanal, capturas de 4.635; 3.578 e 3.686 toneladas, respectivamente. Para a pesca semi-industrial, no mesmo período, as capturas registadas foram de 215; 146 e 52 toneladas, respectivamente. Portanto, o nível de exploração destas pescarias é de sobre-exploração do recurso, tendo em conta o potencial de 1.200 toneladas.

Camarão Peneídeo da zona de pesca semi-industrial da Foz do Limpopo – O potencial do recurso nesta zona de pesca é estimado em 50 toneladas. No entanto, no período de 2018 a 2020 não houve registo da actividade de pesca semi-industrial do camarão.

Camarão Peneídeo da zona de pesca artesanal (arrasto de praia??) de Cabo Delgado – sem dados sobre o potencial, esta zona de pesca registou capturas da ordem de 438 toneladas em 2019, 343 toneladas em 2019 e 568 toneladas em 2020.

Lagostas do Litoral/de rocha(?)

O PESPA fala da ocorrência da lagosta de rocha, acessível à pesca artesanal, na zona de pesca do Sul apenas, mas sem apontar o seu potencial. No entanto, o Plano Director das Pescas (PDPII) faz referência à lagosta do litoral (o mesmo?) com um potencial estimado em 150 toneladas, sem a indicação da respectiva zona de pesca. *Aspectos por clarificar com o Instituto IO.*

O Boletim Estatístico (2009-2020) do MIMAIP apresenta dados de capturas artesanais de lagosta (não especificado) registadas por província, no período de 2018 a 2020, que ascenderam a 1.644; 904 e 543 toneladas, respectivamente, com a província de Cabo Delgado a destacar-se com a média de mais de



86% das capturas registadas. *Há que verificar com o IO e com ADNAP/DEPI sobre a verdadeira zona de ocorrência deste recurso.*

Caranguejo do Mangal

Este recurso acessível à pesca artesanal distribui-se pelas três zonas de pesca, com os potenciais estimados por cada zona, segundo o PESPA, sendo a zona norte com 450 toneladas, a zona centro com o maior potencial de 2.950 toneladas e a zona sul com 200 toneladas, perfazendo ao todo 3.590 toneladas de potencial. No entanto, o PDP II estima em 5.700 toneladas o potencial deste recurso. *Importa busca nova actualização junto ao IO.*

A produção total registada no período de 2018 a 2020 ascendeu a 8.143; 7.866 e 9.299 toneladas, respectivamente, superando o agregado do seu potencial estimado em 5.700 toneladas, sendo, portanto, um recurso igualmente em estado de sobre-exploração. O desdobramento por zonas de pesca é o seguinte:

Caranguejo do Mangal da Zona de Pesca Artesanal, Costa Norte – Este recurso tem o potencial estimado em 450/800 toneladas, sendo as capturas de 2018 a 2020 da ordem de 3.084, 1.248 e 1.523 toneladas, respectivamente.

Caranguejo do Mangal da Zona de Pesca Artesanal, Costa Centro – Com um potencial estimado em 2.950/4.200 toneladas, apresenta-se com um nível de exploração paradoxalmente baixo em relação aos volumes de capturas registados no período de 2018 a 2020, que se situaram em 110, 148 e 255 toneladas, respectivamente. *Importa verificar o grau de cobertura da informação estatística desta zona.*

Caranguejo do Mangal da Zona de Pesca Artesanal, Costa Sul – Com um potencial estimado em 200/700 toneladas, este recurso apresenta-se com um nível de exploração excessivamente alto, tendo no período de 2018 a 2020 registado capturas com tendência crescente, na ordem de 4.949; 6.470 e 7.521 toneladas, respectivamente, *sinalizando a necessidade de confirmação do seu potencial.*

Pesca de Moluscos

Em função do objectivo de emprego e geração de rendimentos para as comunidades locais, enquadrámos aqui a actividade de exploração dos recursos de cefalópodes costeiros (lulas, chocos e polvos), amêijoas e outros bivalves, acessíveis à pesca artesanal.

Cefalópodes – estes recursos encontram-se ao longo de toda a costa, sendo o seu potencial estimado em 2.000 toneladas. Com base nos registos de capturas do período de 2018 a 2020, cujos dados são de 4.954; 4.509 e 5.917 toneladas, respectivamente, verifica-se que estes recursos se encontram em estado de sobre-exploração.

Amêijoas e outros bivalves – há uma grande variedade de espécies, desde as arcas, berbigões, conquilhas, amêijoas, mexilhões, ostras, etc., podendo ser encontrados em substratos de lodo, sob



rochas, em águas pouco profundas enterradas na arreia, entre outros habitats do litoral. Os recursos de amêijoas e outros bivalves têm um potencial estimado em 2.200 toneladas. Não há informação estatística disponível sobre a sua exploração, sabendo-se, no entanto, que o mesmo tem sido objecto de apanha por operadores artesanais, sobretudo mulheres, e comercializado principalmente nos mercados de peixe locais, havendo, no entanto, quantidades que são adquiridas por estabelecimentos de processamento com orientação para o mercado de exportação.

Potencial e Estado de Exploração de Recursos de Pesca e Aquacultura, no quadro do Objectivo de Contribuição para a Balança de Pagamentos

Pesca de Crustáceos

Sob este objectivo estão considerados os principais recursos de pesca e de produção aquícola industrial, cujos produtos são orientados fundamentalmente para os mercados altamente competitivos, mormente, o camarão, a gamba, a kapenta, ente outros. No seu conjunto, estes recursos representam 13.804 toneladas, ou seja, 3,2% do volume total da produção pesqueira e de aquacultura registadas em 2020, tendo sido exportados 6.201 toneladas e que geraram cerca de USD 39.0 milhões de divisas no mesmo ano, segundo dados do Boletim Estatístico (2009-2020) do MIMAIP.

Camarão *Peneídeo* (fundamentalmente branco e castanho)

Geralmente designado de camarão de superfície, este recurso é disputado pelos três subsectores da pesca, nomeadamente, a pesca industrial, a semi-industrial e artesanal, incluindo a pesca de subsistência. O recurso é explorado a partir das 3 milhas da costa e a profundidades entre os 0 e 70 metros. Integra duas espécies fundamentais, designadamente, o *Penaeus Indicus* (branco) com 50 a 70% da composição, o *Metapenaeus Monoceros* (castanho), com 25 a 45% da composição. Outras espécies da composição são, o camarão jumbo (*Penaeus Monodom*), com menos de 1%, ocorrendo na zona próximo da costa; o tigre (*Penaeus Japonicus*) e o Marfil (*Penaeus Latissulcatus*), que são mais comuns em águas mais profundas e representando 10% da composição.

Camarão *Peneídeo* da zona de pesca industrial do Banco de Sofala – É o principal recurso pesqueiro do país, responsável por 38% do valor da produção pesqueira e por 42% das exportações totais do sector, registados no ano de 2020. O seu potencial, consideradas todas as pescarias (industrial, semi-industrial e artesanal) do Banco de Sofala, é estimado em 8.000 toneladas, em que as capturas industriais do período de 2018 a 2020 mostraram-se acentuadamente baixas e com tendência decrescente, comparativamente aos níveis de cerca de 5 mil toneladas registadas nos anos de 2009 e 2010. Com efeito, foram registadas 3.354 toneladas em 2018, tendo baixado para 2.868 toneladas em 2019 e registadas apenas 2.093 toneladas em 2020.

A pescaria encontra-se em regime fechado a novos ingressos, como uma das principais medidas para conter o aumento do esforço de pesca e permitir a recuperação do stock, tendo no período de 2018 a 2020 o licenciamento da frota reduzido de 36 para 27 embarcações industriais congeladores.



Camarão Peneídeo da zona de pesca semi-industrial à sul do Banco de Sofala – Esta pescaria é operada por embarcações equipadas com sistemas de congelação a bordo, mas classificadas como semi-industriais em função das demais características técnicas do equipamento empregue e de acordo com a classificação prevista no REPMAR. O potencial do recurso neste pesqueiro é de 400 toneladas, tendo o registo de capturas no período de 2018 a 2020 sido de 57, 43 e 38 toneladas, tendo sido licenciadas no mesmo período 6; 9 e 7 unidades de pesca, respectivamente. No entanto, a aparente subutilização do potencial carece de melhor investigação pois, mesmo com a variação no nível do esforço (expresso em unidades de pesca licenciadas), o volume de capturas manteve uma tendência decrescente no período atrás referido e nunca esteve acima das 57 toneladas desde 2014, segundo o Boletim Estatístico (2009-2020), do MIMAIP.

Gamba *Aresteidae/Solenoceridae* (rosa, vermelho e foice)

Geralmente designado de camarão de profundidade, a gamba é explorada junto ao talude continental e ao longo de quase toda a extensão da costa moçambicana, entre as profundidades de 250 a 800 metros. Constituindo o segundo mais importante recurso económico após o camarão de superfície, a gamba integra as seguintes espécies: gamba rosa (*Haliporoides triarthrus*), gamba vermelha (*Aristaeomorpha foliacea*), o alistado ou gamba rosada (*Aristeus antennatus*), o alistado (*Aristeus virilist*), e a gamba carabineira (*Aristaeopsis edwardsiana*/ *sin. Plesiopenaeus edwardsianus*).

O potencial da gamba é estimado em 3.100 toneladas, tendo as capturas registadas no período de 2018 a 2020 sido de 1.697, 1.404 e 1.269 toneladas, respectivamente. A tendência decrescente do volume de capturas, apesar do baixo nível de utilização do potencial do recurso, determina a necessidade de melhor investigação desta pescaria, com vista a melhor traçar a estratégia do seu aproveitamento económico. De salientar que o nível de esforço de pesca registado no mesmo período resumiu-se em entre 26 e 28 unidades de pesca industrial licenciadas.

Lagosta de Profundidade

A lagosta de profundidade (*Palinurus delagoae*) encontra-se no mesmo pesqueiro que a gamba, junto ao talude continental, sendo capturada essencialmente como fauna acompanhante do arrasto da gamba ou com o emprego da arte de armadilhas tipo gaiolas para a sua captura.

O potencial deste recurso é estimado em 8 toneladas, enquanto as capturas registadas no período de 2018 a 2020, essencialmente como fauna acompanhante da gamba, foram da ordem de 203; 251 e 125 toneladas, respectivamente, dando indicação de uma situação de uma acentuada sobre-exploração, caso a estimativa do potencial se confirme a este nível.

Lagostim

À semelhança da lagosta, o lagostim (*Metanephrops mozambicus*) encontra-se no mesmo pesqueiro que a gamba, junto ao talude continental, e é capturado igualmente com as mesmas artes de pesca. A sua



expressão na composição da captura com a arte do arrasto da gamba varia em função da profundidade em que a arte é operada.

Este recurso apresenta-se com um potencial estimado em 400 toneladas, em que as capturas registadas recentemente caracterizaram-se por uma variação, com 105 toneladas em 2018, 195 toneladas em 2019, voltando a baixar para 96 toneladas em 2020.

Caranguejo de Profundidade

O caranguejo de profundidade é também explorado no talude continental, constituindo fauna acompanhante do arrasto da gamba. Ocorre principalmente nas zonas centro e sul, com um potencial estimado em 400 toneladas e um nível de exploração que não vai para além das 370 toneladas, constituindo 92% do seu potencial. No período de 2018 a 2020 registou capturas de 146; 367 e 183 toneladas, respectivamente, representando um comportamento bastante variável.

Outros Crustáceos de Profundidade

Outros crustáceos de profundidade com potencial que pode ser considerado elegível a iniciativas de exploração que podem contribuir para o aumento das exportações pesqueiras são: as Cava-cavas, com um potencial de pesca estimado em 2.800 toneladas; os caranguejos nadadores (*Portunidae*), com um potencial estimado em 1.600 toneladas; e os caranguejos (*Mojidae*), cujo potencial é estimado em 1.100 toneladas. Presentemente estes recursos não têm sido objecto de nenhuma actividade de pesca com registo.

Peixes Marinhos

Com base em muitos cruzeiros científicos de pesquisa acústica realizados ao longo de anos, a costa moçambicana é reconhecidamente rica em espécies piscícolas de elevado interesse comercial, confinadas fundamentalmente na plataforma continental até 200 metros de profundidade. Nestas espécies piscícolas incluem-se demersais de fundo arenoso ou rochoso e pequenos pelágicos, que podem ser explorados com redes de emalhar, armadilhas, linha e anzol, sendo acessíveis a todas as pescarias, artesanal, semi-industrial e industrial.

De entre os recursos de peixes marinhos pode-se destacar o atum e espécies relacionadas, cujas potencialidades para Moçambique podem impactar, tanto na segurança alimentar e nutricional, no emprego, bem como na elevação da renda e contribuição na economia nacional.

No concernente ao objectivo de contribuição para o equilíbrio da balança de pagamentos, estão aqui consideradas as espécies de grandes tunídeos de águas oceânicas, bem como outras espécies não exploradas, acessíveis à pesca industrial.

Tunídeos da zona de pesca industrial, águas oceânicas – este é um dos recursos pesqueiros mais importantes economicamente ao nível global, conhecendo uma demanda cada vez crescente no



mercado, no entanto, com muito baixo aproveitamento ao nível de Moçambique, relativamente às oportunidades de pesca que o mesmo representa.

Com uma particularidade ecológica de ser um recurso altamente migratório, a sua gestão é baseada em Organizações Regionais de Gestão de Pescarias, sendo, no caso do Oceano Índico, a competência de gestão deste recurso da Comissão do Atum do Oceano Índico (IOTC). Esta organização está em processo paulatino de adopção de uma estratégia ou modelo estruturado de gestão da pescaria do atum, tendo introduzido recentemente (em 2022, com efeitos a partir do ano 2023) o sistema de quotas de captura para a espécie *Yellow Fin*, enquanto para as demais espécies prevalece o princípio da precaução adoptado em 2012 por Resolução 12/01 da IOTC.

No que concerne ao potencial, aqui considerado em termos de oportunidades de licenciamento pesqueiro, importa referir que Moçambique tem o histórico de licenciamento de mais de 130 embarcações oceânicas, essencialmente estrangeiras ao abrigo de Acordos de Pesca, com capturas que chegaram a atingir as 20.000 toneladas. Este quadro veio a alterar-se a partir de 2015 com a suspensão do Protocolo do Acordo com a União Europeia e culminando com a redução drástica da frota em 2018, face à introdução do novo regime de taxas de licenciamento. Em contrapartida, a frota nacional da pesca do atum começou a ganhar maior expressão à medida que se reduzia a frota estrangeira, aumentando de uma a duas unidades licenciadas até 2014, para nove barcos licenciados em 2015, tendo fechado o ano de 2020 com quinze embarcações licenciadas.

As capturas registadas no período de 2018 a 2020, segundo o Boletim Estatístico (2009-2020) do MIMAIP, foram de 2.345 toneladas em 2018, baixando para 1.081 toneladas em 2019 e para 927 toneladas em 2020. No mesmo período, as frotas estrangeiras registaram capturas de 2.132 toneladas em 2018 e 136 toneladas em 2019, tendo este sido o último ano em que se verificou a demanda do licenciamento por frotas estrangeiras, após a introdução do novo regime de taxas do licenciamento previstos no Decreto nº 60/2018, de 01 de Outubro.

Entretanto, importa referir que ao nível da base de dados da IOTC, os registos estatísticos de capturas do atum industrial reportados à Moçambique no período de 2018 a 2020 foram de 135; 142 e 294 toneladas, respectivamente, revelando uma enorme discrepância no registo/harmonização da informação estatística.

Satyrichthys adeni – esta espécie de peixe não consta da lista do Guia do Campo das Espécies comerciais Marinhas e de águas Salobras de Moçambique, no entanto, o Plano Director das Pescas (PDP II) apresenta esta espécie com um potencial estimado em 27.800 toneladas. Não há registos de estatísticas de capturas, não se sabendo do seu grau de aproveitamento.

Tubarão quelme liso (*Squalus megalops*) – espécie de águas profundas, ao longo da extremidade da plataforma continental com a parte superior do talude continental, de 50 a 735 metros de profundidade, capturado com redes de arrasto. Apresenta-se no PDP II com um potencial estimado



em 13.150 toneladas, não havendo, no entanto, registos estatísticos da sua exploração. Deve fazer parte da fauna acompanhante do arrasto da gamba.

Lixa Granusosa (*centrophorus granulosus*) – espécie de tubarão demersal de águas profundas, até 1.200 metros de profundidade, sendo capturada com redes de arrasto e palangre de fundo. O seu potencial é estimado em 2.160 toneladas (PDPII), não havendo registos estatísticos de suas capturas. Deve fazer parte da fauna acompanhante da pesca do atum com arte do palangre.

Outras espécies de peixes marinhos acessíveis à pesca industrial, cuja informação é escassa, mas que figuram da lista de potenciais do PDPII, incluem: o maconde sombreado (*neoscombrops annectens*), com potencial estimado em 10.200 toneladas, e o dentinho (*synagrops japonicus*), cujo potencial é estimado em 7.600 toneladas. Não há registos estatísticos de capturas para estas espécies.

Cefalópodes de Profundidade

Lulas de profundidade (*odaropsis eblanae, histiotenthis celetaria, urothenthis duvanuceli*) – estes recursos podem ser encontrados na zona de pesca industrial de Bazaruto, Boa Paz e Inhaca, sendo o seu potencial estimado em 11.100 toneladas.

Chocos de profundidade (*sepia acuminata, sepia confusa e sepia simoniana*) – estes recursos podem ser encontrados na zona de pesca industrial de Bazaruto, Boa Paz e Inhaca, apresentando um potencial estimado em 2.750 toneladas.

Polvo de Profundidade (*veladona tugata*) – Igualmente encontrado na zona de pesca industrial de Bazaruto, Boa Paz e Inhaca, este recurso tem o potencial estimado em 1.900 toneladas.

O conjunto das espécies de cefalópodes atrás descrito é geralmente capturado como fauna acompanhante do arrasto da gamba, tendo os registos de capturas do período de 2018 a 2020 sido extremamente baixos, com a captura mais alta de 514 toneladas registada em 2018, tendo em 2020 registado a captura de 162 toneladas. Tomando em conta o potencial do conjunto deste recurso, avaliado em 15.750 toneladas, os níveis de capturas registadas representam uma utilização extremamente baixa do recurso. No entanto, na sua gestão há que tomar em conta os efeitos da interferência com o recurso principal, a gamba.

Peixes de Águas Interiores

Ao nível dos ecossistemas de águas interiores ou continentais e, em função da importância económica e contribuição para o equilíbrio da balança de pagamentos, está aqui considerado o recurso da kapenta. Uma espécie *planktivorous*, pelágica, é um **clupeid** de águas frescas originário do lago Tanganyika, na Zâmbia, e encontrando-se na Albufeira de Cahora Bassa, na província de Tete. Explorado por operadores semi-industriais, constitui a terceira mais importante pescaria de Moçambique atrás do camarão e da gamba, sendo a principal espécie entre o conjunto das pescarias de águas frescas.



O potencial da kapenta é estimado em 12.000 toneladas, sendo as capturas registadas do período de 2018 a 2020 situadas em média acima deste potencial, representando um estado de sobre-exploração do recurso. Com efeito, em 2018 as capturas registadas foram de 13.368 toneladas, subindo para 15.163 toneladas em 2019, tendo em 2020 se verificado uma acentuada queda para 7.215 toneladas. No entanto, o esforço de pesca em termos de unidades de pesca licenciadas teve um aumento assinalável neste período, ao passar de 293 unidades em 2018, para 298 unidades em 2019, mantendo-se quase estável no ano seguinte com 297 unidades licenciadas.

Informação colhida a partir de entrevistas com a ADNAP aponta como possíveis causas da acentuada queda no volume de capturas um conjunto de factores, nomeadamente, a elevada turbidez das águas da albufeira, decorrente de maiores descargas de água de montante; a acção de vendavais; e, principalmente, o rápido crescimento da actividade de pesca (não licenciada) de operadores artesanais, com a agravante de não se reportarem as estatísticas das respectivas capturas.

Cultivo de Camarão/Peixes em Cativeiro

Embora a maior parte da actividade produtiva de aquacultura tenha o seu enquadramento na segurança alimentar, pela sua característica de produção artesanal, parte da produção vem sendo desenvolvida por operadores industriais e com orientação para o mercado de exportação, representando um contributo para o equilíbrio da Balança de Pagamentos.

De importância estratégica para este objectivo está o grande potencial de aquacultura marinha do cultivo do camarão, caranguejo, ostras, alguns peixes e mexilhões. Só do camarão o potencial é representado por 33.000 ha de área disponível, enquanto para os mexilhões e outros bivalves há disponibilidade de 10.000 ha de área para cultivo, com viabilidade confirmada por estudos especializados.

No processo de desenvolvimento destes potenciais, as principais operações produtivas têm sido para os recursos de camarão marinho e do peixe de água doce, embora no período de 2011 a 2014 tenha sido ensaiada a produção de peixe marinho em cativeiro, que chegou a atingir uma produção anual de 150 toneladas, mas que depois foi descontinuada. O maior volume de produção industrial aquícola regista-se no peixe de água doce, cujas estatísticas apontam para 569; 1.279 e 1.304 toneladas de produção no período de 2018 a 2020, respectivamente. A produção industrial do camarão marinho, por sua vez, conheceu redução significativa após a ocorrência da doença da mancha branca que forçou a cessação temporária da actividade, tendo registado em 2020 a produção de 150 toneladas, contra as mais de 600 toneladas alcançadas em 2010. Presentemente, a retoma da actividade de cultivo industrial do camarão marinho não se tem mostrado promissora pois, em 2023 não se registou qualquer desenvolvimento nesse sentido.



Cultivo de Algas

O mercado de destino do produto do cultivo de algas é a exportação, essencialmente. É, pois, em função disto que enquadrámos esta actividade sob o objectivo de contribuição para o equilíbrio da Balança de Pagamentos, embora reconhecendo o grande impacto que a actividade representa nas oportunidades de emprego e geração de rendimentos para os pescadores artesanais e membros das suas famílias, com particular realce para as mulheres.

O potencial de produção de algas é estimado em 3.000 toneladas³⁹ na zona norte do país, principalmente nas províncias de Cabo Delgado, Nampula e Zambézia, com potencialidades tanto para o plantio assim como para cultura flutuante. Embora em tempo tenha sido realizada uma demonstração em grande escala da produção de algas na província de Cabo Delgado, envolvendo principalmente mulheres, a actividade veio a ser descontinuada, não havendo registos estatísticos de produção nos últimos dez anos. O maior potencial para o cultivo de algas marinhas concentra-se na província de Cabo Delgado, com uma área total de cultivo de 9.298,3 ha distribuídos pelos distritos de Mocímboa da Praia, Palma e Macomia. Seguem-se as províncias de Nampula, com um total de 864,4 ha que se distribuem pelos distritos de Momba, Mossuril e Nacala-a-Velha, e a província da Zambézia com o menor potencial, que ascende ao total de 428,0 ha, concentrados no distrito de Chinde.

Energias Renováveis

Moçambique possui um enorme potencial para a produção de energia com fontes diversificadas, quer de origem fóssil como de energias renováveis. Segundo o POEM, no Atlas das Energias Renováveis de Moçambique foram identificados e mapeados locais com potencial para o desenvolvimento de projectos de produção de energia com recurso a fontes renováveis, a saber: hídrica, solar, eólica, marítima, biomassa e geotérmica. Este conjunto de fontes energéticas vem enriquecer a matriz energética do país, cujo potencial é estimado em 23.000 GW de energia com base nestas fontes.

Moçambique tem uma tradição de uso de fontes de energias renováveis como a hídrica, que é a dominante, em que se destaca a Hidroeléctrica de Cahora Bassa com uma produção de 2.075 MW e à qual se somam as barragens de Mavuzi com 45 MW, Chicamba com 35 MW, e Corumana com 16 MW. No entanto, segundo o POEM, foram identificados e estudados 1.446 possíveis projectos hídricos, com um potencial de produção de 18,6 GW e de entre estes, foram identificados 351 projectos cuja capacidade produtiva total se estima em cerca de 5,6 GW, destacando-se os projectos da bacia do Zambeze, na província de Tete. Existem já em carteira projectos específicos para a

³⁹ O PESPA (2007-2011) refere-se à 3,000 toneladas, enquanto o PDPII (2010-2019) aponta para 500 toneladas de potencial de algas. Aspecto a conciliar na Consulta Pública.



implementação de centrais de grande dimensão (capacidade acima de 100 MW) tais com Mpanda Nkuwa, Cahora Bassa Norte, Boroma e Lupata.

A outra fonte tradicional é a energia de biomassa, que representa todo o recurso que provém de matéria orgânica, seja de origem animal ou vegetal. Segundo o POEM, mais de 60% da energia total consumida anualmente no país ainda provém da biomassa (lenha e carvão vegetal), com um nível tecnológico de exploração ainda pouco desenvolvido, em que apenas cerca de 30% da população tem acesso à electricidade. No entanto, Moçambique possui uma variedade de recursos de biomassa para a produção de electricidade, desde os de origem florestal, da indústria açucareira, cogeração na indústria de papel, e os chamados Resíduos Sólidos Urbanos (RSU), estimando-se em 2 GW o potencial deste recurso, embora com a penas 128 MW que se mostram viáveis.

Recentemente, foram implantadas centrais eléctricas a gás de Gigawatt (100 MW), CTRG (175 MW) e Kuvaninga (40 MW). Por outro lado, foi recentemente convertida a Central Flutuante de Nacala, com capacidade de (110 MW), de funcionamento a diesel para funcionar a gás, e foi comissionada a Central Térmica de Maputo (125 MW). Tudo isto veio acrescentar a oferta de electricidade a partir deste tipo de fontes térmicas. Contudo, importa referir que, no quadro da Economia Azul, inclui-se a energia produzida a partir do gás natural por este constituir um combustível considerado de transição para a era das energias limpas.

As fontes de energias renováveis não tradicionais no país apresentam o seguinte quadro e caracterização:

Recurso eólico – O aproveitamento deste recurso consiste na captação do movimento de translação de hélices provocado pelo vento, transformando em movimento de rotação que é transferido aos rotores dos aerogeradores eólicos, produzindo electricidade. Segundo o POEM, o potencial estimado para Moçambique situa-se em 4,5 GW, dos quais 1,1 GW reúnem condições para ligação imediata à Rede Eléctrica Nacional – REN, em que as províncias costeiras de Maputo e Gaza são as que melhor recurso apresentam, seguidas pelas províncias de Sofala, Zambézia e Cabo Delgado.

Recurso solar – O mais abundante no país, o seu aproveitamento geralmente é conseguido através da conversão directa da energia solar (calor ou luz) que irradiando sobre determinados materiais provoca os efeitos termoeléctrico ou fotovoltaico, conforme o caso. Actualmente, existem no país, para além de pequenas redes isoladas, a Central Solar de Mocuba, na província da Zambézia, com uma capacidade de 40 MW, que foi comissionada em 2019. Está também em curso a implementação do projecto de 40 MW em Metoro, no distrito de Ancuabe, província de Cabo Delgado.

Recurso geotérmico – Este recurso é, na essência, constituído pelo calor proveniente das camadas mais profundas da terra (magma) onde as temperaturas chegam a atingir 2.000 °C. Fenómenos geológicos levam a que, em alguns locais do Planeta, este calor esteja mais próximo da superfície (crosta terrestre) gerando grandes quantidades de vapor ou de águas quentes. Assim, o aproveitamento do recurso é conseguido por meio de grandes perfurações no solo para captar essa energia, que irá



alimentar as turbinas dos geradores de electricidade. Em Moçambique, estudos identificaram locais com condições (temperatura e profundidade suficientes) para a produção de energia desta fonte, com um potencial estimado em 147 MW.

Recurso marítimo (ondas do mar) – O aproveitamento da energia “do mar” faz-se basicamente através de uma das quatro formas: energia das ondas, energia das marés, energia térmica dos oceanos e energia cinética através das correntes marítimas. Segundo o POEM, estudos do Atlas mostram que o país tem um baixo potencial para a produção de energia através das ondas do mar pois, os fluxos médios das ondas apresentam-se baixos (entre 5 kW/m no Centro e Norte e 11 kW/m no Sul). No entanto, foram identificados em Inhambane três locais para a implementação piloto, para testar a sua eficiência.

No Sistema de Contas Nacionais (INE), o subsector de energias renováveis está integrado como parte de uma componente complexa de produção de energia eléctrica que inclui a produção, transporte, distribuição e comércio de electricidade. Assim, nas contas do período de 2018 a 2021, a produção de energia de fonte solar destacou-se com um crescimento significativo, passando de 1,2 GWh para 69,2 GWh, enquanto a energia produzida a partir de fonte hídrica destacou-se pela sua preponderância, tendo representado 82,9% da produção nacional. A produção de energia a partir do gás natural representou 15,9% da produção total.

No ano de 2021, a produção registada de energia por cada tipo de fonte foi de:

- Fonte hídrica – 15.466,8 GWh, representando 82,9% da produção total
- Gás Natural – 2.690,3 GWh, representando 15,9% da produção total
- Fonte Solar – 69,2 GWh, representando 0,4% da produção total

Em termos de contribuição para o PIB, os dados do Sistema de Contas Nacionais publicados pelo INE apresentam este sector de forma consolidada “Electricidade e Água”, e em 2021 registou uma contribuição da ordem de 2,86% e correspondente a um valor total de 25.773 milhões de meticais a preços correntes.

No entanto, o país tem vindo a registar um crescimento de procura de recursos energéticos, numa média da ordem de 8% por ano, ao nível do consumo final de energia. Segundo o POEM, a procura atingiu em 2017 cerca de 15.000 GWh, em que grande parte desta energia (70%) representa o consumo da empresa de fundição Mozal, e 11% para o consumo residencial e o remanescente para os serviços de outras indústrias, incluindo o agronegócio. Segundo o POEM, estudos de mercado recentes apontam para uma tendência cada vez mais crescente na procura de energia, com um crescimento médio anual da ponta estimado em 11%.

De acordo com o Plano Director Integrado de Desenvolvimento do Sistema Eléctrico de Moçambique (PDIE), citado no POEM, espera-se que a procura de energia ao nível doméstico atinja em 2030 os 4.500 MW, representando cerca de 4 vezes mais o valor registado em 2019.



Adicionalmente, o mercado regional, no âmbito da “Southern Africa Power Pool – SAPP”, é igualmente um factor determinante no que diz respeito ao comportamento do perfil de oferta e procura de energia. Esta procura irá pressionar a capacidade de produção e espera-se que esta seja satisfeita com a implementação da Estratégia Nacional de Electrificação que prevê, para além da extensão da REN, a construção de novas centrais. De acordo com o PDIE, espera-se um incremento na capacidade de produção de 4.300 MW até 2043.

O desenvolvimento de energias de fontes renováveis em Moçambique será de grande importância no quadro da Economia Azul, tendo em conta o valor económico e social que a energia representa. Com efeito, a disponibilização de energia é um factor determinante porque pode actuar como catalisador para o desenvolvimento económico e social das populações. Do ponto de vista económico, ela favorece o estabelecimento de pequenos negócios o que contribui positivamente para a geração de renda das famílias, sobretudo as mais desfavorecidas. Por outro lado, o país ainda possui um excedente de energia e está inserido num mercado regional tipicamente deficitário, no que diz respeito à produção e consumo de energia, facto que se apresenta como uma excelente oportunidade para o incremento das exportações, contribuindo deste modo para a melhoria da Balança de Comercial do país.

Do ponto de vista social, o acesso à energia possibilita o uso de electrodomésticos e equipamentos de telecomunicações, com grande impacto na rotina da vida das famílias e na consequente melhoria do padrão de vida da comunidade. Por outro lado, contribui para a melhoria dos serviços públicos básicos prestados, como é o caso da educação, saúde, fornecimento de água, entre outros.

É dentro deste quadro que o Governo está a implementar um conjunto de reformas, institucionais e legais, que visam impulsionar o crescimento económico e a melhoria do bem-estar das populações, no âmbito do desenvolvimento de projectos energéticos inseridos na sua Estratégia Nacional de Electrificação. Com efeito, esta estratégia preconiza um equilíbrio entre a vertente social, com projectos de pequena escala explorando potencial de fontes renováveis, e a implementação de megaprojectos com vista à edificação de infraestruturas energéticas de grande dimensão, associadas ao desenvolvimento de empreendimentos de uso intensivo de energia e a exportação.

Indústria Extractiva

Moçambique tem um vasto potencial em recursos minerais, muito ricos em minérios, e parte destes vêm sendo descobertos e quantificados ao longo das últimas duas décadas, segundo o POEM. Esta crescente descoberta dos recursos minerais, especialmente aqueles ligados à orla marítima, tem despertado um grande potencial no incremento da economia azul do país. A título de exemplo, um dos grandes depósitos de minerais de titânio, ilmenite, rutílio, assim como de zircão (co-produto da mineração de titânio), está a ser explorado na faixa costeira localizado no distrito de Moma, em Nampula, com um facturamento anual avaliado em USD 100 milhões.



A indústria extractiva é uma das actividades indispensáveis para o desenvolvimento económico, pois, a maioria dos produtos e recursos utilizados pela população provém dessa actividade, o que significa que ela é responsável pela geração e distribuição de matérias-primas, que são recursos utilizados na fabricação e produção de mercadorias.

Contudo, tratando-se de recursos não renováveis, por este facto, uma vez explorados tenderão a esgotar-se. A quantidade das reservas existentes geralmente vai determinar a duração da exploração e, o nível das reservas depende das condições económico-tecnológicas disponíveis para a sua exploração. Outrossim, o património geológico, sendo um recurso natural não renovável, pode ser modificado e/ou danificado pela actividade humana e processos naturais, com perda irrecuperável ou diminuição da sua durabilidade.

Ainda que estudos científicos apontem que alguns recursos como por exemplo o carvão, poderão durar ainda alguns séculos comparativamente a outros recursos energéticos como petróleo e gás, Moçambique ainda carece de estudos aprofundados para prever o futuro dos recursos e determinar com precisão o estado actual da exploração mineira.

Classificado no “Sector Primário” do Sistema de Contas Nacionais (SCN), a indústria extractiva integra uma complexidade de áreas de produção, podendo destacar-se: a extracção da hulha, gás natural, minérios metálicos e produtos de outras indústrias, incluindo: saibro, areia, brita, sal, pedras preciosas e semi-preciosas, entre outros.

No entanto, no contexto da EDEA releva a abordagem sobre a indústria extractiva tendo em conta que uma parte significativa das actividades desta indústria enquadra-se no escopo da definição da Visão da Economia Azul adoptada neste trabalho. Tal é o exemplo da mineração oceânica, cujo potencial ainda é desconhecido, embora existindo informação de base (cadastro e estudos de avaliação geológica e geofísica no *offshore* e no *deep offshore*) que permite captar investidores para fornecer uma ampla variedade de produtos, processos e serviços, incluindo o evitar da possível construção de novos portos em resposta a actividades de exploração de muitos minérios ao longo da faixa costeira.

Sabe-se que o país conta com um alto potencial para a produção de hidrocarbonetos, incluindo petróleo e, especialmente, gás natural. A pesquisa destes recursos energéticos data dos primórdios do século XX, com a descoberta de bacias sedimentares bastante espessas na parte continental (*onshore*), onde existe produção de gás desde 2004 em Pande e Temane (Bacia de Moçambique – Inhambane). Contudo, o maior potencial para a produção de hidrocarbonetos encontra-se na região marinha adjacente (*offshore*) no Norte do país (Bacia do Rovuma). Segundo o POEM, citando INP, 2021, as reservas estimadas de gás *in-situ* rondam os 4.530 mil milhões de m³ (equivalente a 160 Tcf), podendo vir a aumentar significativamente na próxima década, em resultado de novas pesquisas.

Segundo o (INE, 2022), a contribuição global do sector da Extracção Mineira no PIB em 2021 foi da ordem de 7,38%, tendo o volume da produção registado um crescimento da ordem de 2,5% em relação ao ano anterior, com um valor nominal de 112.913,8 milhões de meticais a preços correntes.



O volume de produção é dominado por alumínio não ligado, com 25,0% de peso, seguido da hulha não aglomerada, com 20,1%, enquanto a produção do gás natural liquefeito representou 5,6% de peso na composição.

No concernente ao número de pessoas ao serviço desta indústria, foram registadas em 2021 o total de 11.007 trabalhadores, destacando-se as áreas de extracção e preparação de minérios de metais preciosos com um total de 4.969 empregos (45%) e da extracção da hulha, que por sua vez absorve o total de 4.268 trabalhadores (39%).

O valor económico da indústria extractiva é gerado ao longo de todas as suas fases, desde a pesquisa até a produção, repercutindo-se significativamente no crescimento do PIB, bem como na Balança Comercial do país. Logo na fase da pesquisa, a venda de licenças de pesquisa às companhias e os bónus resultantes das negociações, trazem logo à cabeça benefícios financeiros, independentemente do sucesso das descobertas, acrescido do melhor conhecimento com que se fica do potencial geológico e petrolífero do país a partir das informações colhidas das pesquisas realizadas.

Em caso de sucesso e viabilidade comercial, na fase da produção são recebidas as “royalties” previamente negociadas para os hidrocarbonetos produzidos, e que serão tanto mais elevadas quanto maior for o historial de descobertas anteriores no país e na região. Acrescido ao valor monetário, todas as infraestruturas e a actividade laboral e comercial associada à produção continuada ao longo dos anos, implicam fluxos financeiros importantes para o país, para além das externalidades positivas para os sectores relacionados (indústria, transportes, construção, etc.).

Exemplos de desenvolvimento regional decorrentes da pesquisa de hidrocarbonetos podem ser apontados, como o porto de Pemba, em Cabo Delgado, onde foi construído o primeiro terminal de um porto marítimo essencialmente dedicado às actividades de pesquisa e produção de hidrocarbonetos; a globalidade dos projectos de GNL do Parque de Afungi, o qual se estima que possa gerar USD 39 mil milhões para a economia nacional nos próximos 20 anos.

Quanto ao valor social, o crescimento social de um país, associado ao seu desenvolvimento económico, implica até certo ponto, maior consumo de recursos minerais, o que torna a sua disponibilidade um valor procurado pela sociedade. As indústrias extractivas minerais em Moçambique têm aumentado a geração de renda local e a qualidade de vida através do aumento de postos de emprego e da responsabilidade social. Por exemplo, o Governo aprovou um Decreto que promove a qualidade de vida das comunidades directamente afectadas pelos projectos de extracção mineira e a protecção do meio ambiente, quadro que vem estabelecer uma relação directa entre o consumo de bens minerais e a qualidade de vida social.

No caso particular dos hidrocarbonetos, o número de descobertas de gás em Moçambique é suficiente para garantir a produção a longo prazo, do que se pode esperar o surgimento de toda uma indústria orientada para a produção de gás. Com as melhores práticas em vigor e a sua implementação, há uma grande possibilidade de benefícios directos para o país e o seu povo, através do desenvolvimento do



emprego, directo e indirecto, e da qualificação dos recursos humanos que serão mais bem remunerados. A título de exemplo, estima-se que só os projectos de GNL poderão criar mais de 700.000 postos de emprego até 2035, segundo o POEM.

Outra actividade económica que se destaca no conjunto das actividades ao longo da costa marítima é a da extracção do sal. Esta actividade divide-se essencialmente em duas categorias: a tradicional e mais dominante, que se traduz no processamento da água do mar - que entra através de canais abertos para o efeito, a maioria sem equipamentos motorizados - e depende do sol; e a forma industrial, que consiste em cristalizar os sais dissolvidos da água do mar através de evaporadores industriais, que, no entanto, é de pouca expressão dado o limitado número das unidades industriais existentes.

Segundo o POEM, enquanto o sal de produção industrial é refinado e ensacado para posterior distribuição no mercado, o sal da actividade tradicional (produção de pequena escala) serve, para além do consumo humano local, essencialmente para uso no processamento e conservação do pescado através dos métodos de salga-secagem, ajudando assim no incremento da pesca e na consolidação de rotas comerciais (marítimas e terrestres) que têm o sal como produto fundamental. São exemplo de utilizadores de sal a indústria pesqueira na albufeira de Cahora Bassa e o consumo humano ao longo do país.

Segundo dados fornecidos pelo Ministério da Indústria e Comércio, este sector tem o registo na sua base de dados relativa ao Programa Nacional de Iodização do Sal, um total de 438 explorações salineiras que se desdobram ao longo de todo o país. Por ordem decrescente, as províncias com mais salinas são Nampula (220), Cabo Delgado (125), Zambézia (56), Inhambane (16), Maputo (16) e Sofala (4), (DNI, 2015). Segundo o POEM, a maior concentração nas regiões Norte e Centro parece estar associada à actividade de pesca que mais se observa nesta região e que inclui não só as águas marítimas, mas também o rio Zambeze, o lago Niassa e outras massas de água interiores.

Capital Natural e Serviços Ecosistémicos

Pavan Sukhdev, um renomado economista ambiental de origem indiana, definiu capital natural como uma metáfora económica para o valor que o ambiente entrega para a economia, podendo estes valores ser sob a forma de um dos serviços do ecossistema. Exemplificando, referiu que há coisas como a função de limpeza do ar das árvores ou a função de polinização das abelhas. Estes são todos serviços que elementos da natureza, sejam os ecossistemas ou espécies ou genes que entreguem ao mundo humano, mas que, na maioria dos casos, não cobram por estes serviços porque nunca uma abelha nos enviou uma factura para serviços de polinização anual da colónia de abelhas; e nunca uma árvore ou uma floresta nos envia uma factura para limpar o ar. Então estes são os serviços, mas têm de ser valorizados. E nós os valorizamos medindo o impacto destes serviços na sociedade.

Um artigo de Bruno Velde (Julho, 2016) define Capital Natural como sendo o manancial de recursos naturais renováveis e não renováveis, como por exemplo, as plantas, o ar, a água, os solos, minerais, etc., que quando combinados proporcionam benefícios às pessoas. O ar que respiramos, a água que



bebemos, os alimentos que ingerimos, a vida selvagem que mantém ecossistemas saudáveis, as florestas que absorvem carbono da atmosfera e regulam o clima - tudo isso vem da natureza, constituindo serviços ecossistémicos.

Dado o reconhecimento da importância do capital natural, Moçambique adoptou uma Estratégia e Plano de Acção para a Conservação da Diversidade Biológica, que representa uma nova política orientadora que pretende, com objectivos de longo prazo, contrariar e combater a perda da biodiversidade (MITADER, 2015). Decorre desta Estratégia como missão: “assegurar a conservação da biodiversidade através da integração, da capacitação, do financiamento e do fortalecimento de parcerias sólidas entre os diferentes sectores da sociedade”. A Estratégia estabelece uma série de linhas orientadoras, objectivos estratégicos e respectivas metas, alinhadas com a Estratégia Global da Biodiversidade e em acordo com a consulta nacional, para atingir uma visão para 2035, onde “o valor ecológico, socioeconómico e cultural da biodiversidade em Moçambique contribui directamente para a melhoria da qualidade de vida dos moçambicanos, derivado da sua gestão integrada, conservação e utilização justa e equitativa.

Desde 1981, Moçambique foi signatário e ratificou diversas convenções internacionais, onde a biodiversidade e a sua protecção e conservação foram definidas como prioridades para a zona costeira de África. De entre as mais relevantes são exemplos, a Convenção Africana sobre a Conservação da Natureza e dos Recursos Naturais (Convenção de Maputo), a Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Selvagem Ameaçadas de Extinção (CITES), a Convenção para a Protecção, Gestão e Desenvolvimento Marinho e Costeiro da África Oriental (Convenção de Nairobi), a Conservação das Zonas Húmidas de Importância Internacional, especialmente como Habitat de Aves Aquáticas (RAMSAR), a Convenção sobre Diversidade Biológica (CBD) e a Convenção sobre a Conservação das Espécies Migradoras pertencentes à Fauna Selvagem (Convenção de Bona).

As várias convenções originaram uma série de recomendações e compromissos entre os Estados membros, como a necessidade de aumentar e reforçar as áreas de protecção, a criação de redes de áreas de conservação marinhas, a redução e prevenção das perdas de diversidade, que têm implicações na forma como cada Estado gere os seus ecossistemas e a sua biodiversidade. Neste contexto, Moçambique tem vindo a desenvolver esforços para atingir as metas planeadas através da criação, implementação e consolidação das áreas de conservação, promovendo a utilização racional dos recursos biológicos de forma a assegurar a sua preservação para as gerações futuras, tendo em 2022 sido laureado com o título de “Campeão da Acção Climática” em reconhecimento da sua liderança regional neste processo.

A importância dos ecossistemas é imensurável, não só pelo seu valor natural e paisagístico intrínseco e biodiversidade associada, mas também pelas múltiplas funções ecológicas que desempenham, suportando uma variada gama de habitats fundamentais para o desenvolvimento de inúmeras espécies,



incluindo as de interesse comercial, ao longo das várias fases dos seus ciclos de vida e, deste modo contribuindo para a manutenção da biodiversidade e dos recursos.

Do ponto de vista socioeconómico, para além de suportar actividades extractivas, estes ecossistemas são muito importantes, por exemplo, para o turismo, uma actividade que sempre desempenhou um papel de destaque na economia nacional e é actualmente considerada pelo Governo de Moçambique como uma componente chave para o desenvolvimento do país. Neste contexto, as áreas de conservação assumem especial relevância já que muitos turistas demonstram uma forte preferência por ambientes naturais, incluindo áreas de conservação marinhas. Em território nacional, o turismo relacionado com o ambiente marinho está representado pela visita e observação dos ecossistemas marinhos e sua vida selvagem, a exemplo de destinos turísticos como o Arquipélago do Bazaruto, o Tofo e a Ponta D'Ouro, onde actividades como o mergulho, safaris de observação de cetáceos, de tubarões baleia ou raias-manta são locais essenciais para a indústria turística.

A maioria das áreas de conservação ainda não consegue atingir receitas directas significativas, mas a criação e manutenção de áreas com propósito de conservação da natureza e biodiversidade representa, por si, um contributo directo para a criação de emprego através de postos de trabalho necessários à manutenção e gestão destas áreas, para além de que estas áreas têm como colateral a geração de emprego através das oportunidades de negócios criadas para as empresas em sectores como o turismo de natureza e o comércio de bens associados (produtos certificados, produtos biológicos, etc.).

Com efeito, em 2011, o Governo de Moçambique criou, através do Decreto n.º 11/2011, de 25 de Maio, a Administração Nacional das Áreas de Conservação (ANAC) com o objectivo de dinamizar e supervisionar a gestão de áreas de conservação, parques e reservas em território nacional, estabelecendo parcerias para o desenvolvimento das mesmas e, simultaneamente, assegurar a conservação e protecção da natureza e o uso sustentável dos recursos biológicos.

O quadro abaixo apresenta dados sobre o emprego, receitas e custos operacionais das áreas de conservação com ligação ao meio marinho, sob gestão da ANAC.

Quadro 3 - Áreas de Conservação de Moçambique com ligação ao ambiente marinho: dados socioeconómicos de operação

Área de Conservação	Administração	Parcerias	Trabalhadores	Orçamento (MZN/ano)	Receitas (MTs/ano)	Custos de gestão (MZN/m ²)
Quirimbas	ANAC	World Wildlife Fund	98	2.760.620	7.515.423	368
Bazaruto	ANAC	-	N/D	23.423.423	234.234	16.380
Ponta do Ouro	ANAC	-	16	4.469.907	38.000	6.593
Maputo	ANAC	Peace Parks Foundation	96	3.627.624	3.753.605	3.488
Marromeu	ANAC	-	9	1.615.980	0	1.077



Área de Conservação	Administração	Parcerias	Trabalhadores	Orçamento (MZN/ano)	Receitas (MTs/ano)	Custos de gestão (MZN/m ²)
Pomene	ANAC	-	16	500.000	95.850	2.500
Ilhas Primeiras e Segundas	ANAC	-	N/D	N/D	N/D	N/D

N/D - não disponível

Fonte: BIOFUND, 2019 (através do POEM)

Por outro lado, as áreas de conservação desempenham um papel na captação de investimentos através de acordos estabelecidos com diversas organizações e entidades nacionais e estrangeiras, que se consubstanciam em subsídios e donativos dedicados à programas e projectos de apoio à protecção da natureza e à investigação científica associada.

Um exemplo de grande realce sobre os serviços de ecossistemas é o representado pelas florestas de mangal, importantes ecossistemas costeiros que geram benefícios ecológicos, económicos e ambientais para uma grande parte da população que ocupa a faixa costeira. Segundo autores como Fatoyinbo *et al.* (2008), Massinga e Haton (1996) e Barbosa *et al.* (2001), citados no POEM, as florestas de mangal cobrem uma área de cerca de 2.909 km² em território nacional, distribuindo-se ao longo de toda a linha de costa, embora sejam mais abundantes na região central, nas províncias de Sofala e Zambézia, e ocorrem maioritariamente nas zonas dos deltas e estuários dos maiores rios de Moçambique. Segundo Obura *et al.* (2012), citado no POEM, estas florestas costeiras estão entre as zonas mais produtivas do planeta e são também consideradas as sequestradoras de carbono mais eficazes.

Ambiente e Economia Circular

Tratamos aqui o tema “ambiente”, enquanto conjunto das substâncias, circunstâncias ou condições em que existe determinado objecto ou em que ocorre determinada acção, tendo em perspectiva a sua qualidade (do ambiente), visto como o conjunto de propriedades e características físicas, generalizadas ou pontuais, que afectam a vida humana e de outros organismos. Portanto, o conceito da qualidade do ambiente incorpora as dimensões material e imaterial do meio ambiente, onde os processos vitais das relações ecológicas, da evolução dos ecossistemas naturais e dos construídos do planeta, da construção/destruição se desenvolvem, possibilitando a evolução das paisagens, seja do âmbito externo e interno.

Segundo Gardência (2019), as questões ambientais são temas amplamente discutidos em todos os sectores económicos e as acções para reduzir os impactos da degradação do meio ambiente ainda são insuficientes, mas que, ao longo do tempo, vêm sendo difundidas maciçamente, sendo essa abordagem estendida às questões sociais relacionadas aos impactos gerados pelas empresas. Entre as acções para a mudança nos padrões de produção e consumo, a economia circular apresenta-se com a proposta de oposição ao modelo linear “extrair, transformar e descartar”, ainda fortemente utilizado na actualidade, e que depende de grandes quantidades de materiais.



O modelo circular caracteriza-se como uma economia que é restaurativa e regenerativa e tem como objectivo manter os produtos, componentes e materiais em seu mais alto nível de utilidade e valor. Economia circular é um modelo de produção e de consumo que envolve a partilha, o aluguer, a reutilização, a reparação, a renovação e a reciclagem de materiais e produtos existentes, enquanto possível, alargando desta forma o ciclo de vida dos produtos. Nesta prática, a economia circular implica a redução do desperdício ou dos resíduos ao mínimo pois, quando o produto chega ao fim do seu ciclo de vida, os seus materiais são mantidos dentro da economia sempre que possível, podendo ser utilizados uma vez mais, o que permite assim criar mais valor.

A mudança para uma economia circular pode trazer benefícios como a redução da pressão sobre o ambiente, para além duma maior segurança no aprovisionamento de matérias-primas, aumento da competitividade, promoção da inovação e o estímulo ao crescimento económico.

De acordo com Bernardo (2008), citado no POEM, em Africa a estimativa média de geração de lixo é de 0,5 a 0,8 kg/dia/habitante e, quanto mais rico e urbanizado o país, tanto maior a geração de lixo. Do total de resíduos colectados, 23% é que são depositados de forma sanitária e ambientalmente adequada, enquanto os restantes 77% são destinados a lixeiras a céu aberto ou aterros “controlados”. Na mesma linha, segundo o Programa Ambiental das Nações Unidas (1999), do total de lixo produzido nas cidades africanas só 20% recebem tratamento adequado enquanto 80% são descartados em espaços abertos e corpos de água.

Segundo o POEM, citando autores como Mertanen *et al.* (2013), Allan; Jossias (2012) e Inge *et al.* (2015), na área urbana de Maputo produz-se em média 1 kg de lixo sólido por pessoa por dia, 0,49 kgs por dia nos bairros suburbanos e na KaTembe, e 0,20 kgs por dia na KaNyaka. Na zona formal da cidade, o lixo recolhido contém 68% do seu peso em matéria orgânica, 12% de papel e cartão e 10% de plástico. Nas zonas informais da cidade, mais da metade do lixo consiste em terra. Se esta taxa for excluída, 69% é lixo orgânico, 5% papel e cartão, 8% plástico e 9% outros, incluindo entulho. Os resíduos sólidos são visíveis em toda a parte da cidade de Maputo e, mesmo nas ruas mais limpas acontece observar-se contentores de lixo, muitos deles com pilhas de lixo no chão, junto deles.

A acumulação temporária de lixo não contentorizado no espaço publico aumenta o risco de boa parte do mesmo ser arrastado para a rede de drenagem, quando da ocorrência de eventos pluviosos mais intensos, acabando uma parte por alcançar os rios principais e a orla costeira. Pode dizer-se que este risco está presente não só em Maputo, como também na generalidade dos espaços urbanos de todo o território nacional, incluindo os situados ao longo da faixa costeira, onde são numerosos e de dimensão por vezes significativa. Acresce o POEM, citando Buque (2013), que em todos os municípios do país (incluindo Maputo), são enviados resíduos sólidos para deposição a céu aberto em lixeiras, muitas vezes em condições de tratamento insuficientes.

Os terminais portuários e os navios são outra fonte de poluição potencial. Nas instalações portuárias concentram-se actividades poluentes e faltam equipamentos para limpeza e para contingências resultantes de acidentes ou da limpeza de tanques nos portos. Acresce que o canal de Moçambique é



vulnerável a acidentes e descargas de poluentes, pois é rota de passagem de transporte de petróleo, e não tem um plano de contingência para fazer face à sua ocorrência e os meios de controlo e de acções de limpeza de tanques são exíguos.

O Estado desempenha o seu papel no âmbito da gestão da poluição e qualidade do ambiente, importando destacar a Agência Nacional para a Qualidade e Controlo Ambiental (AQUA), com atribuições de pesquisa, gestão e fiscalização, e o Instituto Nacional da Marinha (INAMAR), que no conjunto das suas atribuições integra a de assegurar serviços de prevenção e combate à poluição marinha. Outras instituições do sector público com maior relevância para a monitorização do estado do ambiente incluem, no Ministério que superintende os Recursos Hídricos e os Serviços de Águas: as Direcções Nacionais de Gestão de Recursos Hídricos (DNGRH), de Abastecimento de Águas e Saneamento (DNAAS); no Ministério que superintende a Saúde: o Laboratório Nacional de Higiene de Alimentos e Águas. No âmbito da regulação, do licenciamento e da fiscalização do sector estão também atribuídas funções a entidades de outros Ministérios sectoriais (Energia e Minas, Transportes, Turismo, Pescas e outros), bem como os Conselhos Municipais.

Do lado da oferta de serviços, aqueles que até agora atraem mais operadores privados actuam na área do tratamento de águas residuais e de resíduos fecais (fecais e sólidos em geral, os catadores). Esses operadores são em geral individuais ou empresas de pequena dimensão e preferem territórios onde o volume de procura é potencialmente maior e tem maior capacidade de pagar, o que faz com que muitos aglomerados urbanos fiquem fora das suas opções. Consequentemente, o número de agentes que importam ou oferecem equipamentos tecnológicos e consumíveis é também baixo.

Algumas ONG e outras organizações não lucrativas, muitas delas com suporte de governos internacionais, oferecem serviços de saneamento ou promovem e catalisam experiências específicas, incidindo sobre situações diversas, frequentemente de pequena escala, mas, com elevado interesse potencial para o desenvolvimento sustentável do sector. É o caso de vários projectos de âmbito internacional (MARPLASTICS e outros) ou de âmbito local, estabelecidos em Maputo e noutras cidades, seguindo uma lógica de economia circular.

Do ponto de vista socioeconómico, são vários os factores a ter em conta para a valorização da qualidade ambiental e da poluição, com o princípio da economia circular a jogar um papel preponderante. Considerando a magnitude nacional e internacional da geração de resíduos em terra, a ligação óbvia desta com o ambiente e a poluição marinha, o papel que poderá caber à reciclagem e reutilização, em linha com políticas sustentáveis que apontam a princípios da economia circular, devem destacar-se os seguintes aspectos, que decorrem de estudos da realidade nacional:

Segundo o POEM, Monteiro *et al.* (2017) fizeram uma avaliação do custo-benefício do Projecto de Economia Circular de Saneamento para a Área Metropolitana de Maputo e concluíram que a valorização agrícola das lamas das cinco Estações de Tratamento de Águas Residuais (ETAR) a operar é uma solução ambiental e economicamente mais adequada do que a deposição em aterro (-32%), estimando, para 2025, uma produção de lamas de 32.303 m³/ano, uma distribuição de 29.132 m³/ano,



um custo para a sua deposição em aterro de USD 294.516 por ano e, um custo de valorização agrícola em áreas menos de 10 km de USD 202.097 por ano;

Por outro lado, e, segundo a mesma fonte, até ao momento, mais de 98% dos resíduos colectados são despejados em lixeiras não controladas e disso resultam emissões de gases de efeito de estufa de 1,5 milhões de toneladas de CO₂ por ano e sérias ameaças à saúde das pessoas que vivem nas áreas circundantes. Considerando o preço indicativo médio mundial de US\$ 25/tonelada de emissão de CO₂, o valor indicado corresponde, para Moçambique, a cerca de US\$ 37,5 milhões/ano.

Para além da valorização económica da reciclagem e reutilização dos resíduos sólidos, outros aspectos socioeconómicos a considerar são: o valor económico nacional da redução dos custos com a prevenção e tratamento da saúde humana em geral e, dos resultados potenciados ao longo de toda a sua cadeia de valor (qualidade ambiental e controlo da poluição) ou das cadeias de valor do mercado de outras actividades económicas tais como o turismo, pesca, etc.; a poupança dos custos de investimento em equipamento e infraestruturas para a prevenção e tratamento de recursos na origem (água bruta para o abastecimento público) e de emissões poluentes tais como, águas residuais, RSU, resíduos de obras de construção ou emissões e resíduos específicos (hospitalares, etc.), resíduos e emissões atmosféricas de actividade industrial e emissões atmosféricas decorrentes da mobilidade (circulação rodoviária, etc.), resíduos plásticos nas praias e no mar; o comércio e geração de emprego em actividades de bens e serviços para operação daquelas infraestruturas e equipamentos e para a monitorização e protecção específica do ambiente.

Turismo e Cultura

Moçambique é dotado de um grande potencial turístico assente nos seus recursos naturais e culturais, que incluem uma abundante vida marinha, com excelentes praias, baías e lagoas, ao longo de toda a sua costa de 2.700 km, um mosaico cultural único que reflecte uma fusão Africana-Portuguesa-Asiática-Árabe, áreas de conservação da natureza, tais como Parques, e Reservas Nacionais e Áreas de Conservação Marinha Protegidas, bem como o factor proximidade do maior centro de entrada aérea da África Austral (Johannesburg) e dos mercados regionais do turismo de relevo. Em função deste reconhecido potencial, Moçambique definiu no seu Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo (PEDT II) a sua Visão, de tornar Moçambique o destino mais vibrante, dinâmico e exótico de África em 2025.

O PEDT II identifica ainda o posicionamento de Moçambique no mercado internacional, tendo como atractivos turísticos principais a zona costeira, a identidade cultural e o desenvolvimento e conservação sustentáveis dos patrimónios natural, cultural e social, indicando ainda como produtos turísticos fundamentais os relacionados com o mergulho, desportos náuticos, ilhas exóticas, turismo de praia de valor médio, turismo de aventura e turismo de negócios.

O turismo de lazer e recreio em Moçambique baseia-se predominantemente nos recursos naturais, com um forte enfoque no turismo de sol e praia ao longo dos 2.700 km da linha da costa, com destaque



para as praias da Ponta do Ouro, Tofo e Wimbe, ilhas do arquipélago do Bazaruto, que oferecem excelentes oportunidades de turismo marinho e onde já existem empreendimentos turísticos de luxo, bem como uma flora e fauna marinhas de elevada qualidade, que oferecem algumas das melhores experiências de mergulho disponíveis internacionalmente, nomeadamente, na praia do Tofo, Ponta D'Ouro, Nacala e nos arquipélagos do Bazaruto e Quirimbas. No entanto, Moçambique tem a oportunidade de alcançar uma posição de vantagem competitiva como destino turístico através da maximização das ligações entre a costa e a fauna bravia, cultura e aventura.

O turismo em Moçambique depende principalmente de duas cadeias de valor: I) o turismo de lazer, tradicionalmente aquele que impulsionou os primeiros anos de desenvolvimento do turismo no país, altamente influenciado pelos laços históricos e geográficos com a região, África do Sul e Zimbábue, e em menor volume, os mercados internacionais de longa distância, como a Europa e as Américas; II) o turismo corporativo ou de negócios, que recentemente se tornou mais importante e relevante como resultado da descoberta e desenvolvimentos potenciais de curto prazo de vastas reservas de recursos naturais, principalmente no norte do país.

Os valores culturais são parte da estratégia para o desenvolvimento do potencial turístico de Moçambique. Segundo a UNESCO, 2008, citado no POEM, os valores culturais podem ser classificados em diversas categorias, designadamente, valor histórico, valor identitário, valor artístico, valor arqueológico. Outros valores, com carácter socioeconómico, prendem-se com o valor social, valor económico, valor político e até com carácter ambiental. Múltiplos valores podem ser associados ao mesmo património, que pode ter importância à escala local, nacional e universal, neste caso quando se revestem de carácter inestimável para as gerações actuais e futuras de toda a Humanidade.

Muitos países do mundo viram o seu turismo aumentar devido ao valor do seu património monumental preservado “*in-situ*” e em interessantes museus. Mesmo o património arqueológico subaquático pode hoje em dia ser incluído em programas de desenvolvimento turístico, desde que os mesmos salvaguardem a sua preservação.

Moçambique possui um património cultural constituído por Museus, Fortalezas, Jardins, faróis e património arqueológico, que acrescentam valor no potencial turístico do país. Enquanto os faróis perdem gradualmente a sua função como meios auxiliares de navegação, com o advento do desenvolvimento e disseminação de novas tecnologias de posicionamento geográfico, no entanto, os faróis antigos ganham nova importância como património cultural pelo seu significado histórico, arquitectónico, artístico e paisagístico, que se vai valorizando cada vez mais.

Alguns faróis revestem-se de grande interesse como locais de excursão, visitação e até de centros turísticos. Os faróis mais conhecidos em Moçambique, pela sua antiguidade, grandiosidade, características arquitectónicas e valor paisagístico, e condições actuais de conservação, são o da Ilha de Goa, em frente à Ilha de Moçambique, o farol do Bazaruto, localizado na Ilha do mesmo nome, o farol do Baixo Pinda e o farol de Závora, que são actualmente locais usuais de visita turística.



O valor social do património cultural arqueológico é enorme, pois ele é de grande importância educativa e no domínio da construção de uma consciência nacional nos cidadãos moçambicanos e na sua contribuição para a história e cultura da humanidade. A costa moçambicana foi intensamente frequentada, desde os tempos mais remotos, por navios que sulcavam as águas do Oceano Índico, e desta actividade inúmeras embarcações naufragaram devido às difíceis condições de navegação em alguns troços da costa frequentemente sujeitos à baixios, bem como a frequência sazonal de ciclones e ventos fortes, sobrecarregamento de mercadorias, conflitos bélicos, revoltas abordo, incêndios, falhas de navegação, entre outros factores.

Segundo a investigação documental efectuada pelo CAIRIM-UEM, citado no POEM, ao longo de toda a costa de Moçambique terão ocorrido mais de 300 naufrágios, datados dos finais do século XV até ao século XX. A maior concentração de naufrágios documentada ocorre nas imediações dos principais portos históricos, como é o caso da Ilha de Moçambique e Quelimane, mas também na região marítima de Sofala, Inhambane, baía de Maputo e arquipélago das Quirimbas. Variados são os tipos de embarcações, desde as ancestrais embarcações do Oceano Índico como é o caso dos papagaios e “metepe”, mas também europeias como galeões, caravelas, fragatas, patachos, navetas, Yates, escaleres, corvetas, brigues, embarcações à vapor, rebocadores, lanchas, etc.

Os bens do património cultural marítimo ao longo da costa, antigos monumentos e estações arqueológicas, naufrágios, práticas artesanais de tradição milenar, como a construção naval e marinharia, manifestações culturais ligadas ao mar, como a literatura e tradição oral, possuem um enorme valor e devem ser estudadas e preservadas. Estes vestígios vão se valorizando cada vez mais ao longo do tempo através da sua importância educativa e potencial turístico, interno e externo, como locais de visitaço.

Relativamente à importância económica e social do sector do turismo e cultura, presentemente a indústria do turismo está numa fase ainda emergente, mas com sinais de crescimento registado a partir de meados do ano 2000, com o incremento das chegadas, que passaram de 500.000 para mais de 1.9 milhões de visitantes em 2013. Seguiu-se uma recessão após 2013, voltando a registar-se crescimento bastante assinalável em 2018, de mais de 2.8 milhões de chegadas de visitantes, segundo publicações do MICULTUR, 2019.

Segundo dados do INE, Outubro 2022, o ramo da hotelaria e restauração, em particular, destacou-se em 2021 como o sector que mais cresceu na classe do Sector Terciário, com uma expressão da ordem de 13,32%. O crescimento no sector de Turismo verifica-se, tanto ao nível do desenvolvimento de infraestruturas, assim como ao nível do movimento turístico.

No geral, registou-se em 2021 o aumento em 14,4% no número de quartos e em 6,5% no número de camas, enquanto o número total de hóspedes, nacionais e estrangeiros, aumentou em 38,6% e o das respectivas dormidas em 39,3%, tendo a taxa de ocupação registado o aumento em 30,8%, comparativamente ao ano anterior. A contribuição do ramo de hotelaria e restauração no PIB em 2021



cifrou-se na ordem de 1,54%, sendo o correspondente valor de 11.923 milhões de meticais, a preços correntes.

Segundo dados fornecidos pelo MICULTUR, o número total de unidades de hotelaria e restauração cadastrados em 2021, em todo o país, foi de 2.780 unidades hoteleiras e 5.368 restaurantes, representando uma capacidade de 44.077 quartos e 70.889 camas. No concernente ao pessoal afecto a este ramo de hotelaria e restauração, em 2021 registou-se o número total de 60.266 trabalhadores, desdobrando-se em 35.806 homens e 24.460 mulheres. Segue-se abaixo o quadro detalhado:

Quadro 4 - Cadastro Alojamento / Restauração 2021

N/O	Alojamento	Restaurante	CAPACIDADE		Trabalhadores		
			Quartos	Camas	Homens	Mulheres	Total
Tete	155	125	3 233	4 083	2 314	1 935	4 249
Gaza	183	101	3 373	7 123	1 498	987	2 485
Nampula	267	390	3 928	5 829	3 430	1 760	5 190
Manica	156	427	1 703	2 753	2 480	1 987	4 467
Cabo Delgado	178	134	2 422	3 243	1 471	855	2 326
Maputo Província	471	1 834	6 383	8 896	5 514	4 087	9 601
Sofala	187	212	2 635	3 551	3 710	1 856	5 566
Inhambane	594	259	9 294	17 380	2 520	1 977	4 497
Zambézia	289	393	2 751	2 963	3 300	1 806	5 106
Niassa	115	68	1 610	1 849	980	843	1 823
Cidade de Maputo	185	1 425	6 745	13 219	8 589	6 367	14 956
Total	2 780	5 368	44 077	70 889	35 806	24 460	60 266

Fonte: DPCTs/SINTHOTS

Segundo o relatório de Conjuntura Económica Global do INE, de Outubro 2022, a tendência de crescimento no sector do turismo manteve-se em 2022, com o registo, no terceiro trimestre, do movimento de hóspedes a cifrar-se em 61,3% de crescimento, e com destaque no fluxo de hóspedes estrangeiros, com uma contribuição de 113,85% de crescimento.

Na perspectiva geográfica, a Cidade do Maputo e as províncias de Inhambane e Sofala destacam-se na actividade turística, no período de 2020 a 2021. Com efeito, a Cidade do Maputo concentrou 23,8% de estabelecimentos de restauração, bares e similares e 73,8% de agências de viagens, enquanto a província de Inhambane concentrou 17,8% de estabelecimentos de alojamento (hotéis, residenciais, motéis, lodges, pensões, pousadas e outros); A província de Sofala, por sua vez, agregou 8,2% das agências de viagens, posicionando-se em segundo lugar após a Cidade do Maputo; As províncias de Cabo Delgado, Nampula e Niassa agregaram cada uma, 4,1% de agências de viagem, seguidas por



Maputo província com 1,6%, sendo as menos expressivas as províncias da Zambézia, Manica e Gaza, com 0,8% de agências de viagem cada uma, enquanto Tete esteve fora da fotografia.

Relativamente ao quadro do Turismo Receptor, os dados do INE sobre Estatísticas do Turismo (2020-2021) apresentam o número de chegadas internacionais de viajantes não residentes em Moçambique, segundo o motivo de viagem, conforme o quadro seguinte:

Quadro 5 - Total de Turistas Internacionais, Segundo o Motivo de Viagem

Motivo	Ano		Distribuição percentual	
	2017	2019	2017	2019
Total	1 513 640	2 032 923	100.0	100.0
Lazer/Recreação	820 894	1 378 932	54.2	67.8
Visita a Familiares/Amigos	245 929	349 521	16.2	17.2
Negócios	338 202	202 400	22.3	10.0
Saúde	4 982	16 975	0.3	0.8
Religião	21 524	25 463	1.4	1.3
Outros	82 109	59 632	5.4	2.9

Fonte: INDEST – Inquérito à Despesa de Turistas

No que concerne ao ramo da cultura, destaque vai para o património cultural que o país possui, constituído por Museus, Fortalezas e Jardins, que no período de 2020 a 2021 registou o aumento de 14 para 23 unidades, total de equipamentos desta natureza. A Cidade do Maputo regista a maior concentração destes equipamentos no número de 10 unidades, e as restantes 13 distribuem-se pelas províncias de Niassa (2), Nampula (3), Inhambane (3), Gaza (2) e Maputo Província (3). As províncias de Cabo Delgado, Zambézia, Tete, Manica e Sofala não dispõem de nenhum estabelecimento desta natureza.

No que concerne ao movimento turístico ligado a este património cultural, o ano de 2021 caracterizou-se pelo registo de um total de 47.771 visitantes, com predominância de visitantes nacionais cujo número ascendeu a 45.107 enquanto os visitantes estrangeiros totalizaram 2.664. O desdobramento dos visitantes por género, entre os visitantes nacionais, foi de 23.334 homens e 24.437 mulheres, enquanto entre visitantes estrangeiros foi de 1.465 homens e 1.199 mulheres. No período de 2020 para 2021 registou-se um crescimento da ordem de 16,4% no número de visitantes nacionais, enquanto o número de visitantes estrangeiros decresceu na ordem de 54,4%.

Quanto às opções de lugares ou equipamentos a visitar, observa-se maior destaque dos visitantes nacionais ao Jardim Zoológico, com o registo de 41,5% de visitas em 2021, seguido de visitas ao Museu da História Natural, Fortaleza do Maputo e Museu da Ilha de Moçambique, todos com menos de 9% das visitas. Dos visitantes estrangeiros a maior opção foi para o Museu Nacional dos CFM,



com 26,7% de visitação, seguido da Fortaleza do Maputo e do Museu Nacional da Arte, com menos de 18% de visitação.

Transportes Marítimos e infraestruturas portuárias e logísticas

A costa de Moçambique estende-se por grande parte da costa oriental de África, limite ocidental do oceano Índico, numa extensão de 2.700 km, representando um enorme potencial para o transporte de pessoas e bens. As rotas marítimas ao longo desta costa estão entre as mais movimentadas do mundo, transportando mais de 30% dos abastecimentos mundiais de petróleo bruto, tendo sido estimadas mais de 5.000 viagens de navios petroleiros nas águas costeiras desta região. Por razão desta sua posição geográfica, Moçambique sempre teve as suas actividades económicas ligadas ao mar, permitindo um acesso aos países do “*hinterland*”, nomeadamente, Swazilândia, África do Sul, Zimbabwé, Zâmbia e Malawi.

Em Moçambique, muitos dos rios são de carácter sazonal, razão pela qual torna-se difícil a sua utilização como vias de navegação. Outros ainda, como é o caso do Zambeze e do Limpopo, possuem um delta que assoreia rapidamente (Burgeap, 1962), citado no POEM. Contudo, existem serviços de transporte marítimo de mercadorias e passageiros ao longo da costa de Moçambique, incluindo certas vias fluviais. Estes transportes assumem mais importância na ligação aos arquipélagos – Quirimbas, Primeiras e Segundas, Bazaruto – e à ilha da Inhaca, mas também na travessia da baía de Pemba e dos principais rios e estuários como o rio dos Bons Sinais, o Zambeze, o Pungué e o rio Maputo, e ainda em trajectos flúvio-marítimos utilizando os rios Zambeze, Búzi, Save e Limpopo.

Segundo o POEM, uma análise territorial a Moçambique permite constatar que os corredores estruturais de transporte no país são transversais e independentes entre si, e podem ser aproveitados para satisfazer a procura das linhas de desejo Este-Oeste do território (incluindo as internacionais). No entanto, é desejável que, para uma coesão territorial e desenvolvimento equilibrado, se promovam as ligações Norte-Sul de modo a que as empresas consigam colocar os seus produtos nos eixos que se encontram em franco desenvolvimento, permitindo que as populações consigam aceder às novas oportunidades de emprego. Apesar de estar a ser feito um esforço para o desenvolvimento de infraestruturas de transporte para colmatar este défice de ligações por terra, assume-se que o sistema de cabotagem é a solução mais económica e deverá ser implementado como forma de dar uma alternativa modal de transporte para este tipo de deslocações.

Com efeito, o Governo pretende revitalizar o tráfego de cabotagem marítima para o transporte de pessoas e bens entre o norte e o sul do país, o que irá contribuir para a redução dos preços de transporte de mercadorias e consequentemente a baixa de preços dos produtos no seu destino, para além da manutenção da coesão nacional através da ligação Norte-Sul, que actualmente faz-se apenas por estrada.

No concernente às infraestruturas, Moçambique conta com três grandes portos, em Nacala-a-Velha, Beira e Maputo, servidos por navios oceânicos, conectados a corredores logísticos através de ferrovias



que ligam ao interior da região da África Austral. À excepção de Nacala, estes portos têm limitações, (principalmente o porto da Beira) relacionadas com os respectivos canais de acesso que obrigam a dragagens periódicas.

Estão previstas expansões e modernizações de portos de menor tamanho tais como Mocímboa da Praia, Pemba, Angoche, Moma, Pebane, Quelimane, Vilanculos e Inhambane, bem como a construção de novos portos ao longo da costa, nomeadamente, em Palma, Afungi, Memba, Macuse, Techobanine e Chongoene.

Os dados que se seguem são globais do sector de Transportes e Comunicações, tal como ele é classificado no Sistema de Contas Nacionais (SCN) publicado pelo INE. Classificado no “Sector Terciário” do SCN, o sector de Transportes e Comunicações é bastante complexo, integrando várias áreas de trabalho tais como transporte rodoviário, ferroviário, oleodutos e gasodutos, transporte por água, transporte aéreo, armazéns e outras actividades auxiliares de transportes, actividades postais de correios e as telecomunicações.

Segundo dados do INE, 2022, o sector de Transportes e Comunicações registou, no seu todo, uma contribuição para o PIB em 2021 na ordem de 11.53%, com um valor nominal de 56.489 milhões de meticais a preços correntes. O Transporte Marítimo, em particular, contribuiu com 195 milhões de meticais (0,3% do total), desdobrados em 48 milhões de toneladas por km (tkm) de mercadorias transportadas, correspondentes a 52 milhões de meticais e, 57 milhões de pessoas por km (pkm) transportadas, correspondentes a 143 milhões de meticais.

O sector registou um total de 1.654 atracções de navios ao longo do ano de 2021, representando um crescimento em 6,4% em relação ao ano anterior. O maior número de atracções verificou-se nos portos de Maputo, Pemba e Nacala, por ordem decrescente, seguindo-se, na mesma ordem, os portos de Nacala-a-Velha, Beira e Quelimane. Exceptua-se o porto de Mocímboa da Praia, que não registou atracções em 2021.

No concernente ao pessoal afecto ao tráfego ferro-portuário, segundo dados dos INE, de um total de 5.820 trabalhadores registado em 2021, corresponde à área portuária o total de 657 trabalhadores, ou seja, 11,3%. O número de trabalhadores da área portuária registou um crescimento de 8,1% relativamente ao ano anterior.

Os dados atrás indicados exprimem o indiscutível valor económico e social deste sector. O valor económico dos portos, em particular, é enaltecido pela posição geograficamente periférica do país no contexto Africano, conjugado com a sua centralidade no espaço do cruzamento das rotas do Atlântico com as do oceano Índico, conferindo ao território moçambicano o papel de porta de acesso às rotas dos continentes europeu, americano, africano e asiático. O transporte marítimo, por sua vez, é enaltecido pelo seu efeito multiplicador, capaz de gerar o aparecimento de serviços e actividades de apoio ao fluxo de mercadorias, indutores do desenvolvimento de um tecido socioeconómico que, se forte e devidamente estruturado, torna-se, ele próprio, factor de cativação de cargas.



Ciência, Inovação e Tecnologia

Os benefícios proporcionados pela investigação científica para o desenvolvimento do ser humano são inegáveis. A disciplina científica permitiu ao homem ter um melhor desempenho em sua área de trabalho, proporcionando novos conhecimentos, cujo uso deriva inovações tecnológicas. A ciência prolongou a duração da vida humana e a de outros seres vivos e, através da ciência, também foi possível estabelecer uma ampla rede de comunicações que nos permite aceder à informação mais facilmente, visto que hoje o mundo inteiro está interconectado e praticamente qualquer pessoa pode ter acesso ao conhecimento.

No entanto, são inúmeros os desafios da ciência, considerando, por exemplo, que aos ritmos actuais de produção e consumo, em termos globais, o planeta terra está a mostrar sinais de saturação com o nível de desenvolvimento/industrialização que se alcançou. Só que não se pode parar, tendo em conta as necessidades de consumo. Por exemplo, apesar de existirem países com níveis de pobreza absoluta, as projecções da Agência Internacional de Energia (AIE) para 2030 são de que as necessidades em energia serão em dobro das actuais. A ciência é aqui chamada para focar o caminho, orientando ao novo ritmo para o desenvolvimento e satisfação de necessidades e funções; explorando a criatividade social, tecnológica e institucional; fazendo uso das melhores ferramentas, tecnologias e conhecimentos disponíveis, criando nova dinâmica.

Do uso de novos conhecimentos científicos pode derivar a inovação tecnológica, que é toda a novidade implantada pelo sector produtivo, por meio de pesquisa ou investimentos, tendente ao aumento da eficiência do processo produtivo ou que implica um novo ou aprimorado produto. Para ilustrar os valores do uso da ciência para a inovação tecnológica, trazemos aqui o exemplo do Brasil. Em 2013, os líderes da Mobilização Empresarial pela Inovação (MEI) ligados à indústria, junto do Governo Federal, criaram a Empresa Brasileira de Pesquisa e Inovação Industrial (EMBRAPII) para estimular as empresas brasileiras, compreendendo 28 unidades EMBRAPII e cinco polos de inovação em diversas áreas de competência. Pelo modelo de negócios compartilhado, a actuação se dá na execução de projectos de inovação industrial, em parceria com empresas nacionais e estrangeiras.

No caso de Moçambique, o Governo promove soluções científicas e tecnológicas com vista a acelerar o processo de criação de riqueza, da erradicação da pobreza e, deste modo, acelerar a melhoria da sua qualidade de vida, respondendo à procura da sociedade em geral. Neste contexto, foi criado o Programa do Parque de Ciência e Tecnologia de Moçambique (PCTM), através do Decreto n° 6/2012, de 06 de Maio, complexo que visa desenvolver a investigação científica, inovação e geração do conhecimento e desenvolvimento de capital humano, através de incubadoras de tecnologias e de negócios, instituições de ensino superior, de investigação científica e de inovação, para gerar e acomodar empresas de produtos e de serviços de base tecnológica, num ambiente ligado à ciência e tecnologia.

Concomitantemente, em 2014 foi aberto o Parque de Ciência e Tecnologia de Maluane, que visa a gestão do fluxo do conhecimento e actua como uma ponte entre a pesquisa e o mercado. Enquanto



por um lado, a oferta da investigação científica no país é regida por várias iniciativas de programas e projectos de desenvolvimento de recursos humanos, económicos e de infraestruturas de ciência e tecnologia, por outro lado, a procura é regida por acções como: i) a promoção da cultura de inovação em toda a sociedade; ii) a realização de investigação científica e desenvolvimento experimental e inovação nos sectores público e industrial; iii) o desenvolvimento de capacidades para gerir e proteger os direitos de propriedade intelectual e fortalecimento das PME's e a competitividade; iv) a realização anual de feiras de ciência e tecnologia e mostras, diálogo inteligente sobre inovação, e a gala do inovador e desenvolvimento tecnológico.

A ciência pode ser usada para salvar o meio ambiente pois, dela depende a capacidade de dar um salto em frente no incontornável processo de desenvolvimento. Por exemplo, no planeamento urbano, permite desenhar cidades sustentáveis (construção ecológica), transporte (mobilidade), lixo (prevenção e minimização); na energia, permite alcançar a eficiência energética e o desenvolvimento de energias renováveis; na água, pode dar lugar à eficiência aquífera e definir padrões da água; na indústria, a alta tecnologia, o eco desenho e a viragem da abordagem de produtos para serviços. A ciência é, portanto, uma ferramenta indispensável para o cumprimento da Agenda 2030 das Nações Unidas para o desenvolvimento sustentável, definido como o desenvolvimento capaz de suprir as necessidades da geração actual, sem comprometer a capacidade de atender as necessidades das futuras gerações. Ou seja, aquele que assegura o crescimento económico, sem esgotar os recursos para o futuro.

A pesquisa científica sobre o meio ambiente em Moçambique tem sido realizada por diferentes instituições de ensino e pesquisa, com destaque para a Universidade Eduardo Mondlane (UEM) e os departamentos de pesquisa (institutos) de alguns Ministérios. No entanto, são várias as instituições do Estado que têm estado envolvidas em actividades de pesquisa relevantes para o sector do ambiente, destacando-se o Instituto de Investigação Agronómica de Moçambique (IIAM), o Instituto Oceanográfico de Moçambique (InOM), o Instituto Nacional de Gestão e Redução do Risco de Desastres (INGD), e ainda os (ora extintos) Centros de Desenvolvimento Sustentável (CDS), que haviam sido criados com o objectivo de liderar as actividades de investigação ambiental em três áreas fundamentais, nomeadamente, a gestão marinha e costeira (CDS – Zonas Costeiras, em Xai-Xai), a gestão de recursos naturais (CDS – Recursos Naturais, em Chimoio), e a gestão do ambiente urbano (CDS – Zonas Urbanas, em Nampula). Tendo os CDS sido extintos, as suas funções foram integradas no mandato do MIMAIP.

Segundo o POEM, citando (REICIM, 2019), o ambiente marinho em Moçambique tem sido palco de expedições de várias entidades nacionais e estrangeiras, mormente, universidades, instituições públicas e privadas, organizações ou associações de investigação, bem como de pessoas singulares, que mostram interesse em realizar actividades de investigação científica sobre o mar, fundado no reconhecimento da existência de várias ameaças ao desenvolvimento sustentável dos recursos marinhos, incluindo a poluição, a depredação dos ecossistemas e dos recursos, bem como na necessidade de busca de conhecimento científico sobre o mar.



Um dos valores da investigação científica sobre o meio marinho é relativo à arqueologia subaquática. Segundo o POEM, na história do país são referidos numerosos naufrágios ao longo da sua extensa costa, sendo relatados com maior ênfase os naufrágios ocorridos na Ilha de Moçambique. Nos anos 60, ainda durante o período colonial, as pesquisas levadas a cabo pela Comissão de Monumentos e Relíquias Históricas de Moçambique relatam a existência de património arqueológico achado durante mergulhos para prática de pesca desportiva na Ilha de Moçambique, com evidências também de navios afundados no Mogincual, no Baixo Pinda, e de material no Porto de Nacala e Ilha da Inhaca.

Nos anos de 1980 a Universidade Eduardo Mondlane e a então Direcção Nacional de Cultura do Ministério da Cultura, Juventude e Desportos, conduziram algumas actividades de carácter científico viradas para a prospecção e inventariação do património arqueológico subaquático e o seu contexto, na vertente de reconstituição do passado, tendo nessa década sido apresentados ao Governo vários projectos de intervenção neste património. Em 2011, abre-se uma nova perspectiva no ciclo de investigações arqueológicas, com o início do curso de Arqueologia e Gestão do Património Cultural na UEM e, desse modo, com novas perspectivas para as investigações arqueológicas. Em 2018 foi inaugurado na Ilha de Moçambique o Centro de Arqueologia, Investigação e Recursos da Ilha de Moçambique (CAIRIM), uma instituição da UEM cuja actividade fulcral é a investigação e protecção do património arqueológico subaquático, em colaboração com a UNESCO, e que tem levado a cabo a sua acção de estudo e protecção principalmente dos naufrágios da Ilha de Moçambique, ministrando também cursos de formação nesta área a nível nacional e regional.

Outra importante vertente da investigação científica a destacar é no âmbito das mudanças climáticas. Segundo o POEM, pesquisadores nacionais, principalmente das universidades e instituições governamentais, têm contribuído activamente em estudos sobre mudanças climáticas associadas às alterações ambientais locais, em colaboração com instituições regionais e de outras partes do mundo. Essa contribuição tem sido nas componentes de vulnerabilidade e adaptação às mudanças climáticas, aviso prévio, protecção costeira, preparo de cidades e desenvolvimento de competências em mudanças climáticas, resiliência nas comunidades, demanda de água, segurança alimentar, eventos extremos, inventário de emissões dos gases produtores do efeito de estufa, etc.

O Governo, através das suas instituições (e.g. INAM, INAHINA, DNA e outras) tem contribuído para o fornecimento e troca de dados através das grandes redes ou centros espalhados pelo mundo. Por exemplo, o INAM partilha dados meteorológicos com diferentes centros meteorológicos e climáticos globais através do Sistema de Telecomunicações Global (GTS, *Global Telecommunications System*), enquanto que o INAHINA (actual InOM) partilha dados oceanográficos através do Sistema de Observação Global do Nível do Mar (GLOSS, *Global Sea-Level Observing System*).

A pesquisa em todas as áreas relacionadas com as mudanças climáticas é muito importante, uma vez que pode ajudar a melhorar o conhecimento de como o clima irá afectar o país e que actividades ou medidas deverão ser tomadas para adaptação. As observações sistemáticas de parâmetros climáticos são também muito importantes, uma vez que poderão ajudar a monitorar as tendências climáticas de



Moçambique e fornecer previsões climáticas locais mais relevantes para o apoio à adaptação e redução de vulnerabilidade às mudanças climáticas.

Comunidades costeiras

A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável promete não deixar ninguém para trás. Cumprir esta ambiciosa agenda de desenvolvimento requer a execução de políticas extraordinárias para o crescimento económico sustentável, inclusivo e equitativo, suportado pelo emprego digno, pela integração social, diminuição da desigualdade e pelo aumento da produtividade.

A problemática à volta desta Agenda, no que concerne às comunidades, reside, por exemplo, nas desigualdades de consumo, quando 1,3 biliões de pessoas no mundo vive com menos de USD 1,0 por dia; 160 milhões de crianças são mal nutridas; mais de 880 milhões de pessoas não tem acesso a serviços de saúde; 1,5 biliões de pessoas não tem acesso à sanidade e água potável; e em cada 100 homens dos 25 aos 34 anos de idade há 122 mulheres da mesma faixa etária vivendo na pobreza absoluta.

Segundo o ONU-WIDER (Junho, 2020), Moçambique tinha, em 2018, 46,1% da sua população pobre, ou seja 22,2 milhões de habitantes, sendo a maioria oriunda das zonas rurais já vulneráveis. A avaliação é baseada em indicadores como: educação, água, saneamento, telhados, electricidade e posse de bens duradouros, representando privações de acesso a esses bens e serviços.

No concernente à sanidade, segundo um relatório recente do Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) e da Organização Mundial da Saúde (OMS), uma em cada três pessoas no mundo não tem acesso à água potável. Dados também do UNICEF mostram que crianças morrem mais por problemas derivados pela água não tratada do que por violência. Em 2010, a Organização das Nações Unidas (ONU) reconheceu o direito à água limpa e segura como um direito humano essencial para se viver e poder exercer todos os demais direitos. Na prática, porém, esse direito precisa ser incorporado nas leis internas de cada país, o que não ocorre na maioria dos casos.

Tendo em conta a avaliação acima, falar das comunidades costeiras é falar de grande parte da população moçambicana que vive na pobreza, ou seja, com privações relativamente ao acesso aos recursos, mercados, inabilidade de fazer escolhas, levando uma vida insustentável.

Em Moçambique, a zona costeira define-se como sendo a área compreendida entre o limite interior terrestre ou continental de todos os distritos costeiros, incluindo os distritos limítrofes do Lago Niassa e albufeira de Cahora Bassa, até 12 milhas náuticas mar adentro. No entanto, o escopo deste trabalho estende-se pelas bacias hidrográficas dos principais rios, em que se desenvolvem importantes actividades económicas abrangidas pela economia azul, como sejam a pesca, o turismo, entre outras.

A costa é tida como o recurso natural mais valioso do país, na medida em que os seus recursos – pesca, agricultura, turismo, florestas e outros – contribuem significativamente para a renda nacional e



proporcionam benefícios sociais e económicos às suas comunidades e ao país em geral. Acrescem a estes benefícios socioeconómicos a aquacultura, as infraestruturas portuárias, os sistemas de transporte marítimo, através do potencial de oportunidades de emprego e de geração de renda que representam.

Grande percentagem da população moçambicana vive no litoral e a sua subsistência e bem-estar é baseada nos recursos ali existentes, bem como dos serviços dos respectivos ecossistemas. Esta população desdobra-se em 55 distritos costeiros, que fazem parte de 7 províncias do litoral, nomeadamente, Maputo Cidade (Maputo, Kanyaka e Katembe), Maputo província (Matutuine, Matola, Marracuene e Manhiça), Gaza (Manjacaze, Bilene, Limpopo, Xai-Xai e Chongoene), Inhambane (Zavala, Inharrime, Govuro, Inhassoro, Vilanculos, Morrumbene, Massinga, Maxixe, Jangamo e Inhambane), Sofala (Marromeu, Cheringoma, Muanza, Búzi, Machanga, Dondo e Beira), Zambézia (Chinde, Inhassunge, Quelimane, Namacurra, Maganja da Costa, Pebane e Mocubela), Nampula (Moma, Angoche, Mogincual, Mossuril, Ilha de Moçambique, Nacala-a-Velha, Nacala Porto, Mema, Liúpo e Larde) e Cabo Delgado (Pemba, Metuge, Palma, Mocimboa da Praia, Macomia, Quissanga, Ibo, Mecúfi e Chiúre). De acordo com dados do Censo de 2017, a população que habita os 55 distritos costeiros totaliza 9.924.180 pessoas (33% da população nacional), das quais mais de 51% são mulheres, sendo esta percentagem acima de 53% nas províncias de Gaza e Inhambane.

Ao nível das províncias do interior, das grandes massas de água, encontram-se 14 distritos ribeirinhos nas províncias de Niassa (Lago, Chimbonila, Mandimba, Mavago, Mecula, Majune e Mecanhelas) e Tete (Cahora Bassa, Marávia, Mágoe, Zumbo, Marara, Doa e Mutarara), com uma população total de 1.507.888 habitantes, onde 51% são do género feminino. No entanto, contam-se ainda 13 distritos ribeirinhos ao longo das bacias hidrográficas dos principais rios no interior das províncias de Gaza (Chibuto, Chokwe, Mabalane, Massangena e Massingir) e Maputo Província (Matutuine, Magude, Manhiça, Namaacha e Moamba), bem como da província de Manica (Tambara, Guro, Manica, Sussundenga e Machaze), sendo a sua população ribeirinha de um total de 1.389.948 habitantes (excluindo populações de Manhiça e Matutuine, já contadas nos distritos costeiros). Portanto, a população total dos 84 distritos costeiros e ribeirinhos (com Matutuine e Manhiça figurando em ambas categorias) ascende a 12.822.016 habitantes, representando 43% da população total, dos quais 33% da zona costeira e 10% das águas interiores, relativamente à população total do país.

A principal razão da atracção para a zona costeira está relacionada com o acesso relativamente facilitado aos recursos e à existência de oportunidades atinentes aos serviços e indústrias tais como o turismo, comércio e portos, conforme já referido. Por outro lado, o uso dos bens naturais e dos serviços de ecossistemas significa menor dependência da economia monetária para estas comunidades, sendo este um factor de vantagem face ao desafio da falta de emprego remunerado.

De acordo com as teorias de escolas sobre o desenvolvimento sustentável, as estratégias para o desenvolvimento sustentável integram abordagens da base ao topo, o que pressupõe uma gestão participativa dos recursos; o diálogo interinstitucional; e o co-financiamento. É uma abordagem que



tem como pilares: o capital humano, o que implica na necessidade de resolver o problema da baixa escolarização e doenças no seio da comunidade; o capital social, que pressupõe resolver as disparidades estruturais ou de natureza social, por exemplo, a falta de solidariedade, falta de valores éticos, cívicos e morais, resvalando para o crime e violência; a economia, o que pressupõe a organização e desempenho da actividade produtiva, resolver o problema do baixo rendimento e do acesso ao rendimento e a estabilidade socioeconómica; a governação, compreendendo a garantia da paz, democracia, segurança e confiança do cidadão.

No contexto moçambicano, são enormes os desafios do alívio à pobreza para a satisfação das necessidades básicas e conferir opções viáveis para as comunidades rurais mais empobrecidas. A título de exemplo, existe muita interacção entre diversas actividades que se observam na faixa costeira, mas que nem sempre estas têm sido isentas de conflitos entre as comunidades e as instituições de gestão das áreas de conservação, ou das áreas de exploração mineira e de hidrocarbonetos. Estes conflitos têm sido relacionados, particularmente, com espaços e recursos de uso comum e com abordagens de compensações.

Com efeito, vários sectores de actividade têm vindo a implementar projectos na zona costeira, muitas vezes não respeitando uma distribuição espacial coerente, sobrepondo-se a outras actividades que exploram outros recursos na mesma região, levando à ocorrência de conflitos que urge serem resolvidos.

Alguns exemplos de conflitos actuais são citados no POEM, a saber:

- Em Cabo Delgado, distritos de Palma e Mocimboa da Praia, que se verifica maior sobreposição de actividades, com conflitos potenciais entre actividades de pesquisa e produção de hidrocarbonetos e a futura fábrica de liquefacção de gás natural, os empreendimentos turísticos de alta qualidade (existentes e propostos), as áreas de conservação (existentes e propostos) e a pesca artesanal.
- Na província de Inhambane, distritos de Govuro, Inhassoro e Vilanculos, a actividade da indústria extractiva tem vindo a intensificar-se, havendo já campos de produção de gás de Pande/Temane, e estando em curso novos projectos de pesquisa sísmica e perfuração de furos de prospecção, quer em terra como em mar aberto. Estas são actividades que serão potencialmente conflituosas com áreas de conservação, com especial destaque para a Reserva Nacional do Arquipélago do Bazaruto, bem como com projectos turísticos de alta qualidade e com a actividade da pesca.
- Em Matutuine, que alberga o Parque Nacional do Maputo, criado em Dezembro de 2021, sucedendo à então Reserva Especial de Maputo (REM) e à Reserva Marinha Parcial da Ponta do Ouro, uma das mais importantes áreas de conservação em Moçambique, verifica-se a construção desordenada de estabelecimentos turísticos ao longo da zona costeira e está proposta a construção de um porto de águas profundas em Techobanine.



- O turismo também tem sido foco de conflitos, dadas as desvantagens do modelo que geralmente vem sendo praticado. Os complexos turísticos são geralmente construídos no litoral e geram poluição quando descarregam esgoto ou resíduos domésticos directamente ao mar. As vezes são implantados em locais que podem ter uma função importante para as comunidades locais, tais como sítios ou lugares sagrados, ou mesmo pontos de passagem para zonas de banho e/ou de atracagem de barcos da pesca artesanal. Os conflitos daí decorrentes são tão nefastos para o próprio turismo quanto para as populações locais.

Outros desafios situam-se ao nível das infraestruturas de comunicação. O comércio na zona costeira é basicamente informal e é fortemente influenciado pelos transportes e comunicações, sendo estes de grande importância para o escoamento do pescado, bem como para a entrada e saída de outros produtos. A maioria das comunidades costeiras possui duas linhas de acesso que permitem ter mais de um sistema de transporte, o marítimo e rodoviário. Outras comunidades costeiras, muito poucas e principalmente as ligadas às grandes cidades e municípios, têm inclusive a via aérea.

No entanto, sucede que o acesso aos centros de pesca a partir dos eixos rodoviários é tipicamente constituído por vias precárias, secundárias e terciárias ou não classificadas. Os principais meios de transporte usados nestas ligações entre os centros de pesca com as aldeias dos pescadores, povoados e vilas mais próximas, são bicicletas, motorizadas e pequenas carrinhas de caixa aberta, que servem de transporte de pessoas e bens, incluindo pescado, produtos agrícolas, entre outros.

No que concerne ao acesso à água potável, apesar de serem abertos por ano cerca de 1.000 furos de captação, segundo o Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, falando em Maputo durante a cerimónia de celebração do Dia Mundial da Água, que se assinalou a 22 de Março de 2022, cerca de 66% da população moçambicana não tem acesso a nenhuma fonte segura deste precioso líquido no país. Acresce que a disponibilidade de água nos 1.000 furos abertos por ano no país é “limitada” devido, entre outras razões, a fracos caudais, poluição provocada pelo uso excessivo de fertilizantes agrícolas, assentamentos desordenados e também por causa de secas prolongadas.

No que concerne à sanidade, segundo o UNICEF, apesar do progresso considerável registado ao longo dos anos, apenas metade dos moçambicanos tem acesso ao abastecimento de água melhorado e menos de um quarto (um em cinco) usa saneamento melhorado. De uma maneira geral, persistem desigualdades flagrantes nos serviços de abastecimento de água e saneamento entre as pessoas que vivem nas zonas rurais e as que vivem nas zonas urbanas.

A nível nacional, embora a proporção de pessoas sem acesso a fontes de água melhoradas tenha reduzido de 65 por cento em 1990 para 49 por cento em 2015, as disparidades entre as pessoas com cobertura nas zonas rurais e nas urbanas são acentuadas, sendo o número estimado em 64 por cento e 17 por cento, respectivamente. Além disso, nas zonas rurais, uma em cada cinco pessoas usa água de superfície como sua fonte primária de água para beber.



A situação da sanidade no país é agravada, tendo em conta que, segundo o UNICEF, Moçambique possui uma taxa de fecalismo a céu aberto (36%) entre as mais elevadas da África Subsaariana e 76% da população não tem ou não usa saneamento melhorado, sendo 88% nas zonas rurais e 53% nas zonas urbanas e periurbanas. Acresce que até mesmo os indicadores urbanos moderadamente positivos de Água, Saneamento e Higiene, ocultam as graves lacunas de serviços prestados aos pobres nas cidades e vilas em rápido crescimento, onde a falta de manutenção sistemática, o fraco investimento e mandatos institucionais não claros têm prejudicado a prestação de serviços.

Ao nível da educação, Moçambique ainda se debate com um grau de analfabetismo que ascende a 39% da população, sendo o desafio do Governo reduzir este nível para 23% até ao ano de 2030. A educação em Moçambique é regulada pela Lei 18/2018, de 28 de Dezembro, que estabelece o regime jurídico do Sistema Nacional de Educação (SNE). Alguns dos aspectos relevantes nesta análise, introduzidas por esta Lei, são o ensino básico obrigatório e gratuito para nove classes e a educação inclusiva em todos os níveis de ensino. Com efeito, a Lei aponta como seus objectivos, entre outros, erradicar o analfabetismo de modo a proporcionar a todo moçambicano o acesso ao conhecimento científico e tecnológico, bem como ao desenvolvimento pleno das suas capacidades e a sua participação em vários domínios da vida do país; garantir a educação básica inclusiva a todo o cidadão de acordo com o desenvolvimento do país, através da introdução progressiva da escolaridade obrigatória; promover o acesso à educação e retenção da rapariga, salvaguardando o princípio da equidade do género e igualdade de oportunidades para todos.

Segundo o UNICEF, 2017, Moçambique demonstrou o seu compromisso em relação à educação. Aboliu as propinas escolares, forneceu apoio directo às escolas e livros escolares gratuitos no ensino primário, tendo também feito investimentos na construção de salas de aula. O sector recebe a maior quota do orçamento do Estado, mais de 15%. Como resultado, registou-se um aumento significativo no número de ingressos no ensino primário ao longo da última década. No entanto, a qualidade e a melhoria da aprendizagem ficaram para trás. Também os ingressos estagnaram no ensino primário do segundo grau e secundário, apesar da maior oferta. Cerca de 1,2 milhões de crianças estão fora da escola, mais raparigas do que rapazes, particularmente na faixa etária do ensino secundário. A avaliação nacional da aprendizagem de 2013 constatou que apenas 6,3 por cento dos alunos da terceira classe possuíam competências básicas de leitura. Acresce que um inquérito do Banco Mundial de 2014 mostrou que apenas 1% dos professores do ensino primário tinham os conhecimentos mínimos esperados e apenas um em cada quatro professores consegue fazer uma subtracção de quatro dígitos. O grau de absentismo dos professores é elevado (45%) e dos directores é de 44%. Cerca de metade dos alunos matriculados estão ausentes todos os dias. A fonte apontou ainda como um outro desafio enorme, a inexistência de um serviço de aprendizagem da primeira infância pois, apenas cerca de 5% das crianças dos 3 aos 5 anos beneficiam desse serviço e a maior parte deles estão localizados nas zonas urbanas.

Ao nível da saúde, segundo o Ministério da Saúde (MISAU), 2020, Moçambique tem registado progressos assinaláveis na provisão de serviços de saúde e comunitários, que beneficiam cada vez mais



os grupos mais vulneráveis da sociedade: mulheres, jovens, idosos e crianças. Por isso, tem sido objectivo prioritário do MISAU aumentar a disponibilidade de recursos humanos para a saúde, competentes e distribuídos de forma equitativa no Serviço Nacional de Saúde. Com efeito, nos últimos anos, o país tem vindo a registar avanços na provisão de quadros de saúde qualificados, com destaque para as áreas de Cirurgia, Medicina Curativa e Preventiva (Médicos de Clínica Geral e Especialistas), Enfermagem e Enfermagem de Saúde Materno Infantil, que contribuem para a redução da mortalidade materna e neonatal, assim como para o Fortalecimento dos Cuidados de Saúde Primários, rumo à cobertura universal de saúde.

Em termos estatísticos, até Dezembro de 2019, o Serviço Nacional de Saúde contava com 58.124 Recursos Humanos para Saúde, dos quais 57.600 eram de nacionalidade moçambicana e 524 de nacionalidade estrangeira. Os nacionais desdobram-se em 25.095 homens e 32.505 mulheres e, os estrangeiros desdobram-se em 332 homens e 192 mulheres.

No âmbito da consecução dos Objectivos do Milénio (ODM) o MISAU define como prioritárias dez (10) áreas ocupacionais, nomeadamente: 1) Enfermagem; 2) Enfermagem de Saúde Materno-Infantil (ESMI); 3) Medicina Curativa; 4) Medicina Preventiva e Saúde Pública; 5) Farmácia; 6) Laboratório; 7) Anestesiologia; 8) Cirurgia; 9) Instrumentação e 10) Administração Hospitalar. Os rácios dos técnicos de saúde por 100.000 habitantes, incluindo nacionais e estrangeiros (com base na população do Censo 2007) relativos às 10 áreas prioritárias são os seguintes, sem incluir os técnicos do órgão central:

- Número total de técnicos do serviço nacional de saúde: 56.841 técnicos; Rácio: 198,9
- Número de técnicos das 10 áreas prioritárias, nacionais e estrangeiros: 28.555 técnicos; Rácio: 99,9
- Total de médicos, nacionais e estrangeiros: 1,991 médicos; Rácio: 7
- Clínicos não médicos: 3.589 clínicos; Rácio: 12,6

Contudo, apesar de todo o esforço e, segundo o Banco Mundial, o quadro prevaiente é que os serviços básicos na saúde e educação são prestados de forma irregular em todo o país, levando a desigualdades territoriais, com mecanismos limitados para proteger os mais vulneráveis dos impactos dos choques, conduzindo assim à fragilidade, instabilidade e violência.

A situação nutricional em Moçambique constitui outro importante desafio na luta pelo alívio à pobreza. Segundo o UNICEF, a desnutrição crónica em Moçambique manteve-se relativamente inalterada durante os últimos 15 anos. Níveis extremamente elevados de desnutrição crónica (43%) em Moçambique afectam quase uma em cada duas crianças menores de 5 anos. Além de contribuir para mortes infantis e para uma má saúde da criança, a desnutrição crónica tem um impacto prejudicial no aproveitamento escolar, na renda familiar e perpetua o ciclo de privação intergeracional.

Acresce que as razões da desnutrição crónica são muitas e complexas, apontando que um grande desafio é que 81% da população depende da agricultura para a sua subsistência e mais de 95% das



culturas alimentares são produzidas em condições de sequeiro, num país que é assolado por cheias e secas frequentes. Em segunda análise, estes indicadores corroboram os factores de atracção das populações para as zonas costeiras, onde encontram acesso relativamente fácil aos recursos para a sua subsistência.

No que concerne ao acesso à electricidade em Moçambique, esta é regulada pela Lei 12/2022, de 11 de Julho, Lei da Electricidade. Da sua fundamentação, consta que em 2021, a taxa de acesso à electricidade rural foi estimada em cerca de 8%, contra 72% nas zonas urbanas de Moçambique. Enquanto que o país pretende alcançar o acesso universal à electricidade até 2030, o acesso à energia continua baixo, com disparidades rurais-urbanas significativas. Reconhecendo a necessidade de adaptar o quadro legal do sector à actual dinâmica social, técnica e financeira, bem como aos objectivos de desenvolvimento sustentável, a Assembleia da República, numa sessão plenária a 30 de Março de 2022, aprovou a entrada em vigor da nova Lei da Electricidade acima citada, que resultou da revisão da Lei n.º 21/97, de 21 de Outubro.

A nova Lei da Electricidade centra-se na transição energética coerente com a realidade do país e o acesso universal à energia de qualidade, eficiente e fiável, aproveitando todas as fontes de energia, com ênfase nas fontes de energias renováveis e na redução do uso de fontes fósseis.

A qualidade da habitação é outro aspecto que revela o alto nível da pobreza prevalecente em Moçambique, considerando que esta caracteriza-se por autoconstrução, recorrendo maioritariamente a materiais naturais com pouca incorporação energética - materiais vegetais e lenhosos, e terra. Segundo dados do INE, do IV Recenseamento Geral da População e Habitação, 2017, do total de 6.145.684 agregados familiares existentes, 2.950.960 agregados vivem em palhotas e 41.358 agregados vivem em casas improvisadas, representando ao todo 48,6% de agregados familiares habitando em casas precárias. Deste universo, vivem no meio rural 4.149.426 agregados familiares (67,5%), dos quais 2.537.320 agregados vivem em palhotas e 951.565 vivem em casas improvisadas. Portanto, ao nível do meio rural o número de agregados vivendo em casas precárias é ainda maior (84,1%), comparativamente a situação no meio urbano em que temos um total de 1.996.258 agregados, dos quais 21,3% vivem em casas precárias.

3.4 POTENCIAL SOCIOECONÓMICO DOS SECTORES DA EDEA

3.4.1 Metodologia

Dada a falta de dados e insuficiência de variáveis nos documentos fornecidos pelos Ministérios que representam cada sector da EDEA, não foi possível adoptar métodos de aproximação do potencial socioeconómico mais eficazes, como o uso da análise de regressão e outros procedimentos estatísticos. Todavia, como alternativa, recorreu-se ao uso de proporções para determinar o potencial socioeconómico dos sectores da EDEA. Desta forma, foi necessário usar as informações constantes



dos estudos de inventário e caracterização do POEM (finalizado em 2021) para a estimativa e para a produção da parte descritiva deste relatório. A informação utilizada inclui a estimativa do potencial do sector, o potencial explorado do sector até ao momento e algumas variáveis socioeconómicas (PIB do sector, emprego e finanças públicas).

Assim, em termos metodológicos, para o alcance deste objectivo, foram usadas fontes secundárias de dados. A partir do potencial produtivo de cada sector e a capacidade actual explorada, de que se tem dados, foi possível obter a percentagem da capacidade não explorada. Este percentual serviu de base para estimar o potencial das variáveis socioeconómicas tais como o emprego e a contribuição para o PIB de cada sector. Deste modo, foi necessário, por cada sector da EDEA, usar dados mais actualizados de empregos gerados e/ ou do PIB. Para não termos um cálculo do potencial superestimado, depreciou-se o seu valor em 10%. Para os sectores onde existem dados sobre o seu potencial (total e explorado), mas não existem dados referentes às variáveis socioeconómicas, fez-se apenas uma descrição do potencial total e/ou explorado. O mesmo raciocínio foi usado quando o sector apresentava dados socioeconómicos, contudo, não possuía informação sobre a estimativa do seu potencial total e nem o que actualmente está sendo explorado.

Pesca e Aquacultura⁴⁰

O quadro seguinte ilustra o potencial socioeconómico do sector de Pesca e Aquacultura com enfoque nas variáveis emprego e contribuição do PIB do sector.

Quadro 6 - Potencial socioeconómico do sector de Pesca e Aquacultura

Potencial do sector (toneladas)	Potencial explorado (toneladas)	Empregos gerados	PIB do sector (10 ⁶ MZN)	Potencial de emprego	Potencial de PIB do sector (10 ⁶ MZN)
4.385.000	447.518	202.000	14.228,00	1.781.365	125.471,61

A partir do quadro acima é possível notar um grande potencial de geração de emprego e contribuição para o PIB do sector de Pescas e Aquacultura, sendo o mesmo capaz de prover aproximadamente 202 mil empregos e contribuir para o PIB com cerca de 14.228 milhões de MZN. Todavia, a partir dos dados, observa-se que, este potencial está longe de ser atingido, apresentando-se um percentual de execução, para as duas variáveis, de cerca de 10%.

⁴⁰ Considerando que a realização desta fase do trabalho coincidiu com o processo (ainda em curso) da análise dos resultados dos cruzeiros de investigação pesqueira, por parte do InOM, bem como do processamento e análise dos resultados do Censo da Pesca Artesanal realizado em finais de 2022, por parte do INE, e ainda, porque se espera colher mais dados a partir das entrevistas que ficaram por fazer, para além dos pedidos de informação circulados e ainda não respondidos, espera-se que os dados sobre os potenciais, bem como da situação de referência de todos os sectores abrangidos pela EA venham a ser aprimorados e incorporados no documento final da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul.



Energias Renováveis

Moçambique tem potencialidades para a instalação de energias novas e renováveis, nomeadamente, a energia, eólica, hídrica, oceânica, das ondas e das marés, no entanto, os recursos destas energias ainda não foram avaliados. Actualmente, o acesso à energia eléctrica continua limitado a uma parte da população e o grosso da população recorre ainda à biomassa lenhosa. Isto é, até 2022, apenas 39% da população moçambicana tinha acesso a energia em Moçambique.

À excepção da energia hídrica de grande escala, as potencialidades das demais formas de energias novas e renováveis são ainda pouco conhecidas. Porém, as velocidades médias do vento a 30 m de altura ao longo da costa, indicam que a velocidade de 6,8 m/s é um bom potencial para a geração de energia eólica e as marés que variam entre 3 m e 7 m de altura, constituem um bom potencial para a exploração de energia oceânica.

Para a economia azul, as energias novas e renováveis têm um grande relevo e privilégio, por serem limpas e de carácter cíclico. Todavia, este subsector encontra-se ainda numa fase embrionária, e para responder aos objectivos energéticos será necessário adoptar estruturas e mecanismos adequados para o seu crescimento, capacitar as instituições, criar mecanismos de financiamento e gerar capacidade técnica local que pode ser traduzida em empregos num horizonte de curto a médio prazo.

Os projectos renováveis, especificamente solar e hídrico estão a tornar-se cada vez mais, ponto de interesse para o investimento em Moçambique. De acordo com o FUNAE⁴¹, espera-se que a capacidade de produção de energia renovável em rede, dos produtores independentes de energia (PIE) aumente para 575 MW até 2030.

Energia Solar:

Moçambique tem um recurso solar abundante e inexplorado que poderia ser aproveitado à escala para a produção de energia, bem como fotovoltaico residencial para a electrificação da rede, tanto dentro como fora da rede. O perfil global de irradiação de Moçambique varia entre 1.785 e 2.206 kWh/m²/ano. Do potencial total de 23.000 GW, apenas cerca de 2,7 GW seriam realisticamente adequados para projectos solares compatíveis com os actuais planos de electrificação e expansão da rede. No entanto, o facto de a população rural estar altamente dispersa significa que, em vez de estender a electrificação na rede, os Sistemas Solares Domésticos fora da rede e as mini-redes poderiam ser uma alternativa mais rentável para fornecer acesso à electricidade em comunidades distantes e dispersas.

⁴¹ principal organismo de Moçambique para promover o acesso às energias renováveis.



De acordo com Banco Mundial, Moçambique tem um potencial de energia fotovoltaica numa escala de produção total anual específica de energia fotovoltaica de 1.534 a 1.753 kWh/kWp.

Um aspecto da energia solar ainda não explorado em Moçambique, mas que tem vindo a ser aplicado noutros países, é o da produção através de painéis flutuantes, que podem ser colocados em águas abrigadas, por exemplo lagos e albufeiras, particularmente nas albufeiras com produção hidroeléctrica dado que poderão beneficiar da ligação à rede.

Energia Hidroeléctrica:

Moçambique possui um dos maiores potenciais hidroeléctricos em África, estimado em mais de 12.000 MW, especialmente na província de Tete, no rio Zambeze, onde se situa a central de grande escala Cahora Bassa (mais de 80% do potencial). As outras 12 principais bacias hidrográficas são Maputo, Umbeluzi, Incomati, Limpopo, Save, Búzi, Pungué, Licungo, Ligonha, Lúrio, Messalo e Rovuma e têm potencial para todos os tipos de energia hidroeléctrica, desde pico, mini, a energia hidroeléctrica de larga escala. A exportação de electricidade gerada na Cahora Bassa é já um negócio regular, o que faz de Moçambique um fornecedor crítico de electricidade para os países vizinhos e uma área de interesse para o comércio de electricidade, gerando desta forma empregos e contribuição para a economia nacional.

Energia Eólica:

Moçambique tem uma capacidade potencial de vento de 4,5 GW, dos quais cerca de 25% têm potencial para ligação imediata à rede existente. As províncias com maior potencial são Tete, Maputo, Sofala, Gaza e Inhambane. Este potencial é determinado pelos locais com a maior velocidade média de vento a 80 m (mais de 7 m/s em Maputo e Gaza), e com mais de 3.000 horas equivalentes à potência nominal.

Biomassa:

Moçambique tem um rico potencial de biomassa de mais de 2 GW. O carvão vegetal e a lenha são combustíveis importantes para fins energéticos para cozinhar em Moçambique, bem como em outros países da África Austral. A floresta tropical seca de Moçambique permite o crescimento de espécies arbóreas, como o *Colophospermum mopane*, que fornece um produto de alta qualidade e queima lenta. Contudo, a utilização de carvão vegetal como combustível tem sérias implicações para a saúde, ambiente, género e finanças. A exploração sustentável dos recursos de biomassa pode prevenir conflitos fundiários, abuso dos direitos comunitários, e impactos ambientais como a desflorestação, degradação da terra e emissões de gases com efeito de estufa. A fim de assegurar a produção sustentável de biomassa, a Direcção Nacional de Energias Novas e Renováveis em Moçambique, com a cooperação dos parceiros da União Europeia, desenvolveu a Estratégia Energética de Biomassa em 2012. Esta estratégia identificou o maior potencial para que a biomassa de florestas produtivas fosse de 26,9 milhões de hectares (ha).



Um tipo de biomassa a explorar, que estará associado à Economia Azul, consiste na produção de algas, em tanques específicos, que depois de processadas, podem ser incorporadas na produção de combustíveis.

Indústria Extractiva

O país tem potencialidades de desenvolvimento do sector da indústria extractiva dos recursos naturais, nomeadamente hidrocarbonetos, minerais, tais como titânio, ilmenita, rutilo e zircão (MIMAIP, 2021), e micro-organismos *offshore* e costeiros essenciais para o desenvolvimento da economia oceânica, faltando apenas a sustentabilidade ambiental para se considerar economia azul.

Nos últimos anos há significativos investimentos, sobretudo directo estrangeiro no sector extractivo, com destaque para exploração e produção do petróleo e gás *offshore*, carvão mineral, grafite, areias pesadas, rubis, ouro, e serviços conexos, gerando cerca de dois terços de empregos em Moçambique desde 2002 (UNCTAD, 2020).

Por outro lado, a mineração costeira não só contribui para a balança de pagamento nacional, como também contribui para o aumento da geração de renda local e qualidade de vida dos cidadãos, através do aumento de postos de emprego, responsabilidade social e aumento das finanças públicas. Por exemplo, só a Kenmare⁴² contribuiu em impostos para o Estado moçambicano com cerca de 17,6 milhões de dólares em 2022 (Diário Económico, 2023).

Para alcance dos objectivos deste sector, de contribuir para o desenvolvimento económico centrado nas pessoas, é necessário que os efeitos ambientais e sociais adversos sejam minimizados e monitorados assegurando-se a implementação de medidas de mitigação, restauração ou compensação para que não haja perda líquida de biodiversidade, bem como a questão da valoração económica dos recursos.

A nível social é preciso que se assegure que as rendas extraídas destas actividades beneficiem os cidadãos e comunidades locais, directamente afectadas pelas indústrias extractivas. E, para isso é necessário capacitar e formar cada vez mais as comunidades locais para que consigam aproveitar as oportunidades destas indústrias, bem como a formação de cadeias de valor de bens e serviços para responderem aos desafios impostos pelas indústrias extractivas.

Em 2021, a indústria extractiva contribuiu com cerca de 7,38% no PIB e, o volume de produção aumentou na ordem de 2,5%. Em termos de emprego no ano (2021), o sector tinha cerca de 11.007 trabalhadores, destacando-se as áreas de extracção e preparação de minérios de metais preciosos com

⁴² Empresa de Exploração das áreas pesadas em Moma/Nampula. A Kenmare é o maior fornecedor mundial de ilmenite e a Mina de Moma é um dos maiores depósitos de minerais de titânio do mundo.



um total de 4.969 empregos (45%) e da extracção da hulha, que por sua vez absorve o total de 4.268 trabalhadores (39%) (INE, 2022).

Capital natural, ambiente e economia circular

Sem dados disponíveis para a aproximação do potencial.

Turismo e Cultura

Moçambique possui um potencial turístico baseado nos ricos, e ainda por explorar, recursos naturais, uma cultura diversificada com um povo hospitaleiro. A combinação do turismo de praia tropical ao longo da imensa costa, com a vida cosmopolita das cidades moçambicanas, a incomparável e rica diversidade de flora e fauna assim como o magnífico mosaico cultural, oferecem uma plataforma sustentável para um destino turístico incontestável.

De acordo com o 2º Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (PEDT II), Moçambique possui um grande potencial turístico assente nos seus recursos naturais e culturais, que inclui, entre outros, vida marinha, com excelentes praias, baías e lagoas ao longo de toda sua costa de 2.700 km.

Na visão deste plano “Em 2025, Moçambique será o destino mais vibrante, dinâmico e exótico de África, famoso pelas suas notáveis praias e atracções costeiras; sensacionais produtos ecoturísticos e uma cultura impressionante com uma indústria turística crescente e sustentável”.

O turismo em Moçambique depende fundamentalmente de duas cadeias de valor: i) turismo de lazer, aquele que impulsionou os primeiros anos de desenvolvimento do turismo no país, altamente influenciado pelos laços históricos e geográficos com a região, África do Sul e Zimbabwe e em menor volume, os mercados internacionais de longa distância, como a Europa e as Américas; e ii) o turismo corporativo ou de negócios, que recentemente se tornou mais importante e relevante como resultado da descoberta e desenvolvimentos potenciais de curto prazo de vastas reservas de recursos naturais, principalmente no norte de o país.

O Turismo é um sector económico em constante crescimento em todo o Mundo. É uma actividade económica internacional que, tem, contribuindo a escala global para o PIB e emprego. É um negócio internacional em crescimento e altamente competitivo. Como sector económico, o turismo é um dos poucos que pode contribuir para o crescimento e oferta de emprego à escala necessária para fazer a diferença em Moçambique. E, com o pacote de medidas de aceleração económica, aprovado em 2022, tais como incentivos fiscais sectores como de turismo e revisão do regime geral de vistos de entrada no País, isto poderá promover maior fluxo de turistas e homens de negócios, gerando mais receitas para a economia e, conseqüentemente mais empregos.



Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas

A localização geoestratégica de Moçambique, à beira do oceano Índico, confere-lhe potencialidades ao nível de recursos energéticos, comércio internacional, rotas marítimas, turismo, etc.. Com a exploração dessas potencialidades, poderá melhorar a sua balança comercial, e melhorar o bem-estar das populações.

Importa referenciar que o país tem três principais portos comerciais - Maputo, Beira e Nacala com águas profundas -, dois portos secundários - Quelimane e Pemba - e três portos de pesca relevantes - Maputo, Beira e Quelimane. E usa os transportes ferroviário, rodoviário e aéreo para a expedição/escoamento de grande parte dos produtos, a nível nacional e regional.

Embora, o sector de transportes seja vital para a competitividade económica do país, tem ainda pouco peso na economia moçambicana: contribui com 10% no PIB.

Dos 10%, o transporte marítimo é o que menos contribui para a movimentação de mercadorias, apesar do potencial que o país possui. E, para exploração deste potencial há necessidade de modernização das infraestruturas portuárias e serviços de apoio ao transporte marítimo, que, em alguns casos, se revelam inadequadas à demanda dos elevados padrões internacionais de acondicionamento, manuseamento, gestão e distribuição de carga.

No período de 2018 a 2022, os sectores de transporte marítimo de passageiros e carga geraram, respectivamente, 297.600.000 MZN e 186.200.000 MZN. E, em termos de volume de carga, foi manuseado um total de 238.664.550 MZN em todos os portos do país.

Boa governação e Segurança Marítima

Sem dados disponíveis para a aproximação do potencial.

3.5 PROJECCÕES/CENARIZAÇÃO DOS SECTORES DA EA

3.5.1 Metodologia

Para as projecções dos sectores da Economia Azul (EA) foram usados dados secundários obtidos através do Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP) e do Ministério da Cultura e Turismo. A partir dos documentos fornecidos por estes dois Ministérios, foram geradas bases de dados para facilitar a construção de cenários dos sectores da EA. De modo a se obter os resultados das projecções dos sectores, foi usado o método quantitativo no âmbito da análise dos dados. Todavia, dada a restrição de dados e variáveis nos documentos analisados, o procedimento adoptado para as estimativas dos valores de cada ano e para cada cenário (pessimista, normal e optimista) não foi uniforme em todos os sectores da EA.



As previsões do sector de **Pesca e Aquacultura** e do sector de **Transporte Marítimo e Infraestruturas Portuárias e Logísticas** seguiram o seguinte raciocínio:

1. Criação de modelos de regressão que captassem o efeito do tempo na evolução de cada uma das variáveis patentes nas bases de dados de cada sector.
2. Selecção do melhor modelo que poderia ser usado para fins de projecções dos sectores – foram feitos testes de hipóteses e comparações de estatísticas que auxiliaram o processo de decisão do modelo que melhor se ajustava aos dados.
3. Como as funções criadas já estabeleciam a relação entre a variável a ser projectada e o tempo, foi possível prever os valores futuros dessa variável nos diferentes anos até atingir o horizonte temporal da EDEA.
4. As previsões feitas com base no ponto 3 deram origem ao cenário normal, enquanto que, as estimativas dos cenários pessimista e optimista tomaram como base a depreciação e apreciação em 10% dos valores obtidos no cenário normal, respectivamente.

As projecções do sector de **turismo** seguiram o seguinte raciocínio:

1. Uma vez que as variáveis da base de dados deste sector apresentavam dados de apenas um período, a técnica de regressão seria inaplicável. Daí que, foi necessário pensar num método lógico que poderia ser usado para evoluir os valores futuros destas variáveis.
2. Como alternativa, uma vez que um dos documentos fornecidos pelo MIMAIP apresentava a contribuição anual do volume de produção deste sector no PIB de Moçambique, então, calculou-se a taxa de crescimento da produção do sector do turismo para cada um dos anos (1996-2021) e obteve-se o seu valor médio.
3. A taxa de crescimento média da produção calculada em 2 constituiu um coeficiente importante para prever os valores futuros das variáveis do sector do turismo. Aqui assumiu-se que o crescimento das variáveis analisadas no sector do turismo é proporcional ao aumento gerado na produção do mesmo sector.
4. As previsões feitas com base no ponto 3 deram origem ao cenário normal, enquanto que, as estimativas dos cenários pessimista e optimista tomaram como base a depreciação e apreciação em 10% dos valores obtidos no cenário normal, respectivamente.

Por falta de dados não foi possível estabelecer as projecções dos seguintes sectores:

- Energias renováveis e indústria extractiva marinha.
- Capital natural, ambiente e economia circular
- Boa governação e Segurança Marítima.



Com os modelos de regressão pretendeu-se encontrar a média anual da evolução das variáveis definidas em cada sector. Deste modo, correram-se modelos que relacionavam a variável em referência com o tempo (ano) para se colher o efeito do tempo sobre a variável estudada, isto é, como é que a variação do ano em uma unidade afectaria a variável observada. Foram experimentadas algumas formas funcionais da relação entre as variáveis que fizeram parte dos modelos e usou-se critérios para definir o modelo mais adequado. Estas formas foram lineares e exponenciais. Através do teste F , teste global do modelo, conjugado com Critério de Informação de Akaike (AIC) para pequenas amostras, obteve-se bases para a definição do modelo mais ajustado. As formas funcionais experimentadas foram as seguintes:

$$Y_{(t)} = \beta_1 + \beta_2 t - \text{Forma funcional linear}$$

$$\ln Y_{(t)} = \beta_1 + \beta_2 t - \text{Forma funcional logarítmica.}$$

Onde: Y é a variável que se pretendeu projectar a sua evolução e t é o ano.

Em cada um dos sectores em que se realizou as projecções estão especificadas as variáveis que foram usadas.

3.5.2 Pesca e Aquacultura

As seguintes variáveis fizeram parte das projecções do sector das pescas - produção da pesca industrial, produção da pesca semi-industrial, produção da pesca artesanal - e da produção de aquacultura.

O quadro abaixo ilustra a projecção da produção da pesca industrial em Moçambique para os próximos oito (8) anos, de 2023 a 2030, atendendo aos três (3) cenários: pessimista, normal e optimista.

Quadro 7 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da pesca industrial

Ano	Produção (ton)		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	15.909	17.677	19.445
2024	16.373	18.192	20.011
2025	16.837	18.707	20.578
2026	17.300	19.223	21.145
2027	17.764	19.738	21.711
2028	18.228	20.253	22.278
2029	18.691	20.768	22.845
2030	19.155	21.283	23.412



Prevê-se uma tendência crescente da produção da pesca industrial nos próximos anos em Moçambique. No pior dos cenários projecta-se uma produção de 15.909 toneladas em 2023 e espera-se alcançar 19.155 toneladas ou 23.412 toneladas, na melhor das hipóteses, no ano de 2030.

Quadro 8 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da pesca semi-industrial

Ano	Produção (ton)		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	8.161	9.068	9.975
2024	8.406	9.340	10.274
2025	8.658	9.620	10.582
2026	8.918	9.909	10.899
2027	9.185	10.206	11.226
2028	9.461	10.512	11.563
2029	9.745	10.827	11.910
2030	10.037	11.152	12.267

Quadro 9 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da pesca artesanal

Ano	Produção (ton)		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	434.164	482.404	530.645
2024	457.824	508.693	559.562
2025	481.484	534.982	588.480
2026	505.144	561.271	617.398
2027	528.804	587.560	646.316
2028	552.464	613.849	675.234
2029	576.124	640.138	704.151
2030	599.784	666.426	733.069



Quadro 10 - Estimativa anual (2023-2030) da produção da aquacultura

Ano	Produção (ton)		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	4.012	3.611	4.413
2024	4.296	3.867	4.726
2025	4.580	4.122	5.038
2026	4.864	4.378	5.351
2027	5.148	4.633	5.663
2028	5.432	4.889	5.975
2029	5.716	5.144	6.288
2030	6.000	5.400	6.600

3.5.3 Energias renováveis e indústria extractiva marinha

Sem dados e informação disponíveis para gerar projecções.

3.5.4 Capital natural, ambiente e economia circular

Sem dados e informação disponíveis para gerar projecções.

3.5.5 Turismo e Cultura

Neste sector foram contempladas variáveis tais como: alojamento e restauração. Para a obtenção dos valores futuros no cenário normal, calculou-se a taxa média de crescimento da produção e usou-se esse coeficiente para evoluir os dados das variáveis de análise neste sector ao longo dos anos.

Quadro 11 - Estimativa anual (2023-2030) da quantidade de alojamentos

Ano	Quantidade		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	2.502	2.780	3.058
2024	2.752	3.058	3.364
2025	3.027	3.364	3.700
2026	3.330	3.700	4.070
2027	3.663	4.070	4.477
2028	4.029	4.477	4.925
2029	4.432	4.925	5.417
2030	4.876	5.417	5.959



Quadro 12 - Estimativa anual (2023-2030) da quantidade de restaurantes

Ano	Quantidade		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	4.831	5.368	5.905
2024	5.314	5.905	6.495
2025	5.846	6.495	7.145
2026	6.430	7.145	7.859
2027	7.073	7.859	8.645
2028	7.781	8.645	9.510
2029	8.559	9.510	10.461
2030	9.415	10.461	11.507

3.5.6 Transporte Marítimo e Infraestruturas Portuárias e Logísticas

No sector de transporte marítimo foram observadas as seguintes variáveis: passageiro e carga.

Quadro 13 - Estimativa anual (2023-2030) dos valores arrecadados com transporte de carga

Ano	(valores em 10 ⁶ MZN)		
	Cenários		
	Pessimista	Normal	Optimista
2023	67	74	82
2024	86	96	105
2025	112	124	136
2026	143	159	175
2027	186	206	227
2028	239	265	292
2029	309	344	378
2030	397	441	486



Quadro 14 - Estimativa anual (2023-2030) dos valores arrecadados com transporte de passageiro

	(valores em 10 ⁶ MZN)		
	Cenários		
Ano	Pessimista	Normal	Optimista
2023	54,81	60,90	66,99
2024	57,46	63,85	70,23
2025	60,12	66,80	73,48
2026	62,77	69,75	76,72
2027	65,43	72,70	79,97
2028	68,08	75,65	83,21
2029	70,74	78,60	86,46
2030	73,39	81,55	89,70

3.5.7 Boa governação e Segurança Marítima

Sem dados e informação disponíveis para gerar projecções.

NOTA FINAL

A falta de dados disponíveis constituiu um grande obstáculo para o alcance dos dois (2) objectivos acima apresentados. Isto fez com que fossem descartas metodologias científicas mais complexas e teoricamente mais eficazes. Todavia, como alternativa, desenhou-se abordagens com base em pressupostos lógicos para determinar o potencial socioeconómico dos sectores e realizar as projecções de cada um dos sectores. Foi feito tudo que esteve ao nosso alcance, em função do que havia disponível, para responder-se a orientação de cada um dos dois (2) objectivos.



4. OBJECTIVO, VISÃO, MISSÃO, PRINCÍPIOS ORIENTADORES

4.1 DESCRIÇÃO GERAL

Uma das actividades a realizar no âmbito da conclusão da elaboração da EDEA incluiu rever e aprimorar os elementos estratégicos existentes na EDEA: (i) a visão, (ii) a missão, (iii) os pilares estratégicos (iv) os objectivos estratégicos, dentre outros.

Estes elementos constavam já do Esboço de EDEA pelo que foram analisados pelos consultores, debatidos com o Grupo Interministerial para a Economia Azul (GIEA) e ainda apresentados e discutidos no âmbito dos Grupos de Trabalho Temáticos (GTT) realizados na fase anterior.

Nesses grupos de trabalho foram apresentadas as análises SWOT sectoriais elaboradas no âmbito do Esboço da EDEA, organizadas de acordo com os pilares estratégicos e as temáticas dos Grupos de Trabalho: GT1 - Pesca e Aquacultura, GT2 - Energia azul e indústria extractiva marinha, GT3 - Capital natural e economia circular, GT4 - Transporte marítimo e infraestruturas, GT5 - Boa governação e Segurança Marítima e GT6 - Turismo. Durante os GTT foi pedido aos participantes que comentassem essas análises SWOT, sendo o resultado desses comentários, completado pela análise dos consultores, apresentado no Anexo 1.

Foram também analisadas pelos consultores e debatidas em GTT as propostas de Visão, para a Economia Azul de Moçambique, e de Missão para a EDEA.

Com base nas análises SWOT revistas e nos comentários relativos à organização dos Pilares Estratégicos recebidos no âmbito dos GTT foram revistos estes Pilares e os seus Objectivos Estratégicos e Iniciativas prioritárias.

No âmbito das reuniões com o GIEA e GTT foi também decidido alargar o âmbito territorial da EDEA, tendo presente o estabelecido nas Estratégias Regionais - Africana e da SADC - de que a Economia Azul abrange “espaços aquáticos e marinhos, incluindo oceanos, mares, costas, lagos, rios e águas subterrâneas”. Assim, o âmbito territorial alargado da EDEA incluirá o espaço marítimo, as águas interiores e as zonas costeiras.



4.2. OBJECTIVO

O principal Objectivo da EDEA constante do Esboço de EDEA é de **“Aproveitar o potencial económico aquático através da aplicação do saber científico e local, garantindo a sustentabilidade e inclusão económica, ambiental e social.”**

4.3. VISÃO E MISSÃO

4.3.1 Definição

A definição da Visão e da Missão constituem o enquadramento global do processo de planeamento estratégico.

A Visão identifica aquilo que se pretende atingir a médio/longo prazo, procurando alinhar as entidades e actores-chave envolvidos e os seus esforços num propósito comum. Assim, a Visão deve ser ambiciosa, inspiradora para todos os que participam na EDEA, ter um papel motivador e, sobretudo, agregador, dando forma e direcção ao futuro, neste caso ao que se pretende para a Economia Azul de Moçambique.

A Missão, por seu lado, constitui a declaração clara e inequívoca das razões da existência da EDEA e do seu objectivo geral: será o “Lema” e a “Bandeira” da estratégia e estará cumprida quando forem atingidos os objectivos gerais. A missão permite ainda estabelecer a ordem de prioridades entre os vários objectivos a prosseguir, sendo, no entanto, parte de um processo de aperfeiçoamento que pode admitir alterações consoante a evolução estratégica da EDEA.

4.3.2 Visão para a Economia Azul de Moçambique

A Visão proposta no Esboço da EDEA, para o horizonte da EDEA é a seguinte: “Em 2035, os recursos naturais marinhos e costeiros contribuindo directamente para a melhoria do produto interno bruto e da qualidade de vida dos moçambicanos, mercê da sua gestão sustentável e utilização equitativa e inclusiva”.

Tendo em conta os comentários obtidos no âmbito dos GTT, as análises efectuadas e o facto de o horizonte do PNDT e do POEM (instrumentos enquadramentos) ser 2040, foi acordado que a Visão para a Economia Azul de Moçambique seria a seguinte:

Em 2040, os recursos marinhos, costeiros e das águas interiores e as actividades a eles associadas contribuem significativamente para o desenvolvimento sustentável de Moçambique.



4.3.3 Missão da EDEA

A Missão proposta, no Esboço da EDEA é a seguinte: “Promover a exploração sustentável do capital natural marinho e costeiro, garantindo a sua conservação para as futuras gerações”.

Tendo em conta os comentários obtidos no âmbito dos GTT e as análises efectuadas foi acordado que a Missão para a EDEA seria a seguinte:

Promover uma exploração sustentável do capital natural marinho, costeiro e das águas interiores, que garanta a resposta às necessidades do presente e a sua conservação e a criação de valor para as futuras gerações.

4.4. PRINCÍPIOS ORIENTADORES

Foram também definidos no Esboço da EDEA os seguintes Princípios Orientadores:

- a) **Princípio da avaliação do risco** - consiste em assegurar que na concepção, aprovação e implementação de iniciativas de economia azul sejam considerados potenciais impactos cumulativos ambientais, sociais e económicos, incluindo as respectivas medidas de mitigação e adaptação.
- b) **Princípio da diligência devida** - traduz-se na obrigatoriedade de, no processo de decisão de uma iniciativa de economia azul, proceder-se à análise exhaustiva do histórico de qualquer investidor, na implementação de empreendimentos similares, bem como de eventuais factores de risco.
- c) **Princípio da transparência** - que considera a disponibilização pública de dados e informação, bem como o envolvimento efectivo dos cidadãos no processo de concepção, decisão, e implementação de iniciativas de economia azul permitindo que tomem conhecimento prévio da informação sobre os impactos das decisões que vierem a ser tomadas.
- d) **Princípio da responsabilização** - através do qual os intervenientes assumem a responsabilidade pelos impactos negativos das suas actividades, adoptando medidas apropriadas de prevenção, minimização e eliminação dos mesmos, ao mesmo tempo que disponibilizam informação.
- e) **Princípio da inovação** - consiste no dever de todos os intervenientes procurarem formas mais eficazes e eficientes para atender às necessidades da presente e futura geração, sem comprometer a capacidade da natureza continuar a suportar as actividades económicas e o bem-estar.
- f) **Princípio da inclusão social e económica** - consiste no contínuo fornecimento de benefícios económicos através de uma activa participação e engajamento das partes



- interessadas contribuindo assim para a segurança alimentar, erradicação da pobreza, bem-estar, emprego, saúde, segurança, equidade e estabilidade política.
- g) **Princípio da abordagem ecossistémica** - nos termos do qual, no âmbito da planificação e implementação de actividades deve-se tomar em consideração, todos os usos aquáticos e costeiros, orientando-se pela precaução, adaptação e processos de integração que assegurem o uso sustentável dos mares.
 - h) **Princípio da prevenção e precaução** - segundo o qual as decisões são tomadas com base em informações científicas, sem prejuízo do conhecimento local e tradicional, evitando-se implementar actividades com efeitos adversos que possam prejudicar a sustentabilidade a longo termo, na ausência de tais conhecimentos.
 - i) **Princípio da coordenação interinstitucional** - traduz-se no envolvimento integrado de diferentes sectores que compõem a economia azul nos processos de implementação e monitoria das actividades estratégicas prioritárias.

Tendo em conta que a EDEA terá uma estreita articulação com o POEM propõe-se que sejam também incluídos os princípios prioritários deste plano:

- 1) **Princípio do desenvolvimento sustentável e do equilíbrio** - assume uma visão do progresso que integra objectivos imediatos e de longo-prazo, actuação local e global e considera as questões sociais, económicas e ambientais como componentes inseparáveis e interdependentes do progresso da humanidade, nomeadamente garantindo o equilíbrio entre o desenvolvimento económico e a conservação dos recursos marinhos e costeiros e a salvaguarda dos direitos do consumidor.
- 2) **Princípio da coordenação multissectorial e multidisciplinar e da gestão integrada**⁴³ - promove o envolvimento harmonizado de diferentes sectores e disciplinas cujo denominador comum é o mar na formulação de estratégias que respondam aos desafios decorrentes (da Política e da Estratégia do Mar) da gestão integrada do mar e das zonas costeiras, cabendo ao Estado promover essa gestão responsável e integrada, intersectorial, multidisciplinar e transversal, assegurando a coordenação da planificação e da acção no mar.
- 3) **Princípio do envolvimento da comunidade e da participação** - através do Estado, promove e reconhece a iniciativa e a participação activa de todos os cidadãos e das autoridades tradicionais na planificação, na tomada de decisão e no uso e conservação dos recursos marinhos e costeiros, sendo o envolvimento activo das partes interessadas proporcionado e incentivado através do acesso à informação e à intervenção nos procedimentos de elaboração,

⁴³ este princípio sobrepõe-se ao Princípio da coordenação inter-institucional pelo que poderão ser agregados



execução, avaliação e revisão dos instrumentos de gestão territorial, garantindo uma melhor aceitação, adaptação e apoio à aplicação do processo.

- 4) **Princípio do reforço da capacidade económica** - promove as condições para o desenvolvimento das actividades económicas relacionadas com o espaço marítimo de forma a melhorá-las numa perspectiva de longo-prazo, com base no conhecimento científico e em harmonia com os outros princípios.
- 5) **Princípio da abordagem ecossistémica e da integridade do ecossistema**⁴⁴ - visa garantir que a pressão colectiva das actividades e usos deve ser mantida em níveis compatíveis com a obtenção de um bom estado ambiental e que a capacidade de resposta dos ecossistemas marinhos a mudanças antropogénicas não é comprometida, permitindo simultaneamente o uso sustentável de bens e serviços marinhos pelas gerações presentes e futuras, o que implica um foco primordial na manutenção da estrutura e funcionamento do ecossistema dentro de uma área sujeita a OEM.

⁴⁴ sobrepõe-se, parcialmente, ao Princípio da abordagem ecossistémica, pelo que poderão ser agregados



5. PILARES E DESAFIOS ESTRATÉGICOS

5.1 PILARES E OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

No Esboço de EDEA foi estabilizado um conjunto de cinco pilares que incluem os diversos sectores e actividades associados à economia azul. No entanto, uma primeira análise realizada pelos consultores, posteriormente submetida ao GIEA e debatida nos Grupos de Trabalho Temáticos, levou a uma proposta de revisão dos Pilares, com alguns ajustamentos entre eles, nomeadamente a passagem da Bioprospecção/ bioexploração para o Pilar 3. Capital natural, Ambiente e Economia Circular e a saída do Turismo deste pilar, passando a constituir um novo pilar Turismo e cultura.

Assim, listam-se em seguida os novos pilares e as actividades que os integram.

- Pilar 1: Pesca e Aquacultura
 - Pescarias
 - Produção aquícola
 - Transformação
 - Comercialização
- Pilar 2: Energias renováveis e indústria extractiva marinha
 - Energias renováveis (eólica, solar, ondas, marés)
 - Produção de hidrocarbonetos
 - Extração de recursos minerais
- Pilar 3: Capital natural, ambiente e economia circular
 - Conservação da biodiversidade (inclui os serviços dos ecossistemas)
 - Bioprospecção
 - Economia circular
 - Gestão costeira
- Pilar 4: Turismo e cultura
 - Turismo costeiro (incluindo o cultural)
 - Turismo marítimo (cruzeiros, navegação de recreio, desportos náuticos)
 - Turismo de natureza (mergulho, observação de fauna e flora, ecoturismo)
 - Turismo “com propósito” (*purpose-driven travel*)
- Pilar 5: Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas
 - Portos (inclui também os corredores logísticos e os canais de navegação)
 - Cabotagem



- Construção e reparação naval
- Pilar 6: Boa governação e Segurança Marítima
 - Boa governação (incluindo também o planeamento marítimo e costeiro)
 - Protecção e segurança marítima (inclui a fiscalização em áreas protegidas e de práticas de pesca)

Esta nova organização é mais coerente com os pilares do POLMAR e Eixos Estratégicos do POEM (ver quadro abaixo).

Quadro 15 - Pilares da EDEA vs Pilares do POLMAR e Eixos Estratégicos do POEM

POLMAR	Proposta de EE e OE para o POEM de Moçambique	Pilares EDEA (proposta actual)
Pilar A. Governação e Quadro Legal Pilar B. Coordenação Inter-Institucional	Modelo de governação Ordenamento e gestão do território Participação da sociedade civil Coordenação multisectorial Coordenação administrativa	Pilar 6: Boa governação e Segurança Marítima <i>Desafio “Comunidades”</i>
Pilar C. Ambiente Marinho e Costeiro	Ambiente marinho e costeiro Modelo de gestão dos ecossistemas marinhos e costeiros / Áreas de conservação Qualidade do ambiente Faixa costeira / Mudanças climáticas	Pilar 3: Capital natural, ambiente e economia circular <i>Desafio “Mudanças climáticas”</i>
Pilar D. Desenvolvimento Económico DA. Portos e infraestruturas DB. Transporte marítimo e indústria naval DC. Pescas DD. Cultura, turismo e desporto DE. Recursos minerais e hidrocarbonetos DF. Energia	Desenvolvimento socioeconómico Desenvolvimento humano sustentável Pescas e aquacultura Infraestruturas portuárias e Transporte marítimo Turismo e recreio Património cultural, arquitectónico e arqueológico Recursos minerais Recursos energéticos Economia Azul	Pilar 1: Pesca e Aquacultura Pilar 5: Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas Pilar 4: Turismo e cultura Pilar 2: Energia azul e indústria extractiva marinha <i>Desafio “Comunidades”</i>
Pilar E. Desenvolvimento Territorial Ordenamento do Espaço Marítimo	-	Pilar 3: Capital natural, ambiente e economia circular <i>Desafio “Ordenamento”</i>
Pilar F. Desenvolvimento do Capital Humano	Capacitação e Investigação Capacitação Investigação	<i>Desafio “Conhecimento, inovação e tecnologias”</i>



POLMAR	Proposta de EE e OE para o POEM de Moçambique	Pilares EDEA (proposta actual)
Pilar G. Cooperação Internacional	Soberania e Cooperação internacional Soberania, defesa e segurança Fronteiras marítimas Acordos e apoios internacionais	Pilar 6: Boa governação e Segurança Marítima

Estabilizados os Pilares Estratégicos e o seu conteúdo (actividades que os integram), e tendo em conta a revisão da análise SWOT efectuada, foram revistos os Objectivos Estratégicos (OE) para a EDEA, bem como as Iniciativas prioritárias e os Resultados esperados, associados a cada Pilar.

Os OE são intenções amplas, não específicas, com um horizonte temporal coincidente com o da Visão, sendo a sua identificação fundamental para a estruturação do Plano de Acção e do Sistema de Monitoria e Avaliação da EDEA.

As Iniciativas prioritárias são intervenções que consubstanciam esforços tendentes a contribuir, de forma sustentável, para a resolução de problemas ambientais, económicos e sociais através do capital natural marinho, costeiro e de águas interiores e dão já uma primeira indicação para as medidas que deverão constar do plano de acção da EDEA.

Em seguida descrevem-se os pilares (não necessariamente apresentados por ordem de importância hierárquica, nomeadamente tendo em conta a recente introdução do pilar Turismo) incluindo uma breve caracterização das actividades que os compõem e como se espera que a EDEA venha a abordar as linhas de intervenção para o pilar. Ainda para cada pilar são apresentados os objectivos estratégicos relacionados com os problemas levantados e que se pretende resolver com a proposta de iniciativas prioritárias.

Pilar 1. Pesca e Aquacultura

A boa governação da pesca e aquacultura sustentável constituem uma componente essencial para o sucesso da implementação da EDEA, sobretudo devido à dependência populacional da proteína animal, dos meios de subsistência que proporciona e do envolvimento das mulheres na cadeia do valor do pescado. Apesar da existência de condições naturais que favorecem as actividades da pesca e da aquacultura continental e maricultura, da existência de três importantes portos de pesca (Maputo, Beira e Quelimane) e de inúmeros centros de pesca dotados de infraestruturas de apoio à comercialização do pescado, e ainda do reconhecido esforço do governo, consubstanciado pelo quadro institucional e legal favorável para investimento e desenvolvimento do sector, prevalecem desafios essenciais que urge abordar no quadro da EDEA. Entre estes desafios são de destacar: i) insuficiente gestão das pescarias no sentido de manter níveis de esforço sustentáveis associada a um insuficiente conhecimento do potencial de recursos marinhos disponíveis; ii) custos de operação pesqueira e aquícola considerados não competitivos, iii) linhas de crédito para o sector privado com condições consideradas insustentáveis; iv) ausência de uma rede de infraestruturas de apoio que potencie a cadeia



de valor e melhore a capacidade de controle e fiscalização eficaz das operações produtivas; e v) riscos de doenças na importação/ exportação de animais aquáticos vivos e sua comercialização.

Assim, a EDEA deve criar condições para otimizar a conservação e a exploração sustentável dos recursos pesqueiros e aquícolas, ao mesmo tempo que promove acções de gestão integrada dos recursos onde a manutenção de ecossistemas saudáveis proporciona as condições para a produção pesqueira e acções de qualificação da cadeia de valor, nomeadamente ao nível da modernização de infraestruturas e equipamentos, tirando partido da existência de organizações de base e mecanismos de colaboração regional e da existência de mercados/ compradores/ processadores de maior escala que valorizam a produção local.

Objectivos estratégicos:

- a) Aumentar a resiliência económica, social e climática deste sector, conferindo acesso aos recursos por parte dos pescadores e assegurando pescarias com maior valor comercial.
- b) Assegurar o abastecimento e consumo do pescado a nível nacional promovendo a segurança alimentar e nutricional.
- c) Actualizar e/ou aumentar o conhecimento de recursos pesqueiros em exploração ou potenciais e a sua distribuição espacial e adoptar código de conduta para uma pesca sustentável e do princípio de precaução onde prevaleça a incerteza sobre o estado dos recursos.
- d) Melhorar o nível de formação dos profissionais da pesca nomeadamente ao nível da inovação e transferência de tecnologia, e dos conhecimentos técnicos e científicos no domínio da pesca e actividades conexas.
- e) Promover a exploração bio-economicamente sustentável dos recursos pesqueiros e aquícolas, melhorando a comunicação e coordenação interinstitucional e a fiscalização, minimizando conflitos com outras actividades e reduzindo riscos de doenças.
- f) Otimizar a comercialização dos produtos da pesca e da aquacultura através da consolidação da cadeia de valor, nomeadamente da qualificação das infraestruturas de apoio à pesca e produção aquícola e de processamento dos produtos pesqueiros/ aquícolas, de um adequado controlo da qualidade.
- g) Promover a disponibilidade e acessibilidade a recursos materiais e recursos financeiros nas zonas com alto potencial de aquacultura e na qualificação da cadeia de valor de produtos pesqueiros e aquícolas.

Iniciativas prioritárias:

- i. Promover a conservação e a gestão sustentável dos recursos marinhos, costeiros e de águas interiores.
- ii. Criar programas de formação dedicados e promover a participação dos profissionais da pesca em acções de formação específica.



- iii. Apoiar a instalação ou consolidação de estabelecimentos de aquacultura industrial e de pequena escala para a produção em escala.
- iv. Promover a criação de cooperativas modernas e associações que permitam melhorar a qualidade da produção e apoiá-las, bem como a outras comunidades pesqueiras organizadas, na modernização da frota, estabelecimento ou melhoramento de salas de processamento de pescado e identificação de mercado, nomeadamente através de serviços financeiros que minimizem as dificuldades de acesso ao crédito.
- v. Reforçar a rede de estruturas portuárias, de armazenamento e de apoio à comercialização, ao processamento e à conservação de pescado, aumentar a sua cobertura e promover a sua utilização, introduzindo tecnologias mais eficientes e criando condições para o desenvolvimento de empresas de transformação e conservação.
- vi. Desenvolver indústrias ligadas à construção e reparação de embarcações de pesca e de apetrechos de pesca como forma de melhorar o nível tecnológico e organizacional da frota artesanal
- vii. Potenciar a cadeia de valor das actividades da pesca e aquacultura, contribuindo para a valorização da produção local (pesqueira e aquícola) e o desenvolvimento de empresas de transformação e conservação, envolvendo as comunidades, respondendo aos novos hábitos, mais exigentes, de consumo alimentar e melhorando as condições alimentares das populações

Resultado esperado:

Melhorados a resiliência económica, social e climática do sector, o abastecimento do mercado interno em pescado e aumentada a contribuição dos sectores das pescas e aquacultura para a segurança alimentar e nutricional e para o produto interno bruto, devido à implementação das medidas de sustentabilidade dos ecossistemas marinhos e costeiros (e dos mananciais de espécies capturadas), à modernização da frota e infraestruturas e à qualificação da cadeia de valor da pesca e aquacultura.

Pilar 2. Energias renováveis e indústria extractiva marinha

Cerca de 30% da população moçambicana tem acesso à hidroelectricidade, mais de 60% socorre-se da biomassa lenhosa para a satisfação das suas necessidades em energia e uma ínfima parte utiliza sistemas de produção solares, o que faz com que o potencial energético nacional seja considerado pouco emissor. A isto é de acrescentar a existência de condições naturais adequadas e favoráveis à produção de energias renováveis, em especial hídrica, solar e eólica, cujos custos de produção, com o desenvolvimento tecnológico, têm vindo a reduzir-se.

Atendendo à previsão de crescimento de consumo de energia eléctrica de 6% ao ano, é imperioso que a EDEA consolide as opções de adopção das melhores práticas internacionalmente aceites de uso eficiente da energia, a consciencialização dos cidadãos sobre as boas práticas ambientais, a



diversificação da matriz de ofertas energéticas, dando particular relevo às fontes novas e renováveis de energia e às oportunidades criadas pelo Mecanismo de Desenvolvimento Limpo, no âmbito do Protocolo de Quioto⁴⁵.

Assim, a exploração de energias renováveis a partir do mar, rios e lagos constitui uma opção susceptível de provocar a eficiência energética e descarbonização da economia, salvaguardando-se o desenvolvimento socioeconómico, a protecção do ambiente, a redução dos impactos das mudanças climáticas e o desenvolvimento de uma economia de baixo carbono. Para o efeito, é necessário que se criem condições legais e institucionais para a inovação tecnológica e pesquisa para atrair investimentos de baixo carbono.

Estas iniciativas inovadoras podem ser suportadas pela contribuição (*royalties*) do sector da indústria extractiva marinha (mineração costeira e oceânica e extracção de hidrocarbonetos), tendo em consideração os custos para a transferência tecnológica e pesquisa tendentes a reduzir a emissão de gases de efeito estufa.

O potencial da mineração oceânica é ainda desconhecido, mas existe informação de base (cadastro e estudos de avaliação geológica e geofísica, no *offshore* e no *deep offshore*) que permite captar investidores para fornecer uma ampla variedade de produtos, processos e serviços. Sabe-se também que o país possui reservas de hidrocarbonetos, particularmente gás natural, cujo valor potencial é de cerca de 160 triliões de pés cúbicos (tpc)⁴⁶.

Todavia, existem ainda alguns desafios que terão que ser abordados no âmbito da EDEA, destacando-se: i) a existência de impactos ambientais e sociais associados a qualquer uma destas actividades; ii) a limitada capacidade para atracção de investimentos, particularmente nas energias renováveis, e a fraca participação do sector privado nacional; e, iii) a dificuldade de recrutamento de mão-de-obra especializada.

Objectivos estratégicos:

- a) Promover uma economia inclusiva através da contribuição do sector da indústria extractiva marinha para o desenvolvimento dos projectos de energias renováveis azuis, assegurando o fornecimento a zonas mais remotas do país e contribuindo para a descarbonização da economia.

⁴⁵ Resolução n. 10/2009, de 4 de Junho, que aprova a Estratégia de Energia

⁴⁶ Instituto Nacional de Petróleo, 2021



- b) Apoiar iniciativas de pesquisas e análises de viabilidade, e atribuir incentivos a investimentos para a introdução de fontes de energia renovável aproveitando os recursos naturais (rios, planos de água, vento, ondas, sol, etc.) em regiões com condições naturais favoráveis.
- c) Promover a capacitação e o envolvimento do sector privado nacional na indústria extractiva costeira e marinha (minérios e hidrocarbonetos), reduzindo a dependência técnica e financeira do investimento privado estrangeiro.
- d) Minimizar os impactos e conflitos ambientais (erosão costeira, poluição, destruição de espécies e habitats protegidos), sociais (reassentamentos e destruição de recursos) e culturais (património arqueológico, incluindo o subaquático) associados à produção de energias renováveis, à indústria extractiva costeira e marinha e à exploração de hidrocarbonetos.

Iniciativas prioritárias:

- i. Apoiar a implementação de projectos-piloto de produção de energias renováveis azuis (eólica, solar, das ondas) procurando o desenvolvimento da tecnologia associada e a melhoria da sua atractividade face às outras fontes renováveis
- ii. Identificar empreendimentos comprometidos a reduzir emissões de metano e o sequestro de CO₂ (na indústria de hidrocarbonetos) e assegurar a respectiva monitorização transparente pelo governo e sociedade civil.
- iii. Reduzir os impactos resultantes das actividades de extracção de recursos minerais e hidrocarbonetos no espaço costeiro e na interacção com outras actividades, em particular com as de âmbito local (pescas e turismo)
- iv. Potenciar a melhoria das condições de vida das comunidades locais através do reforço de parcerias público-privadas, da formação de quadros técnicos locais, criação de emprego e contratualização de iniciativas e canalização de receitas e benefícios decorrentes da responsabilidade social e corporativa.

Resultado esperado:

Aumentada a capacidade de produção de energia a partir de fontes renováveis e a contribuição da indústria extractiva (recursos minerais e hidrocarbonetos) para a melhoria das condições de vida das populações.

Pilar 3. Capital natural, ambiente e economia circular

Moçambique possui condições naturais excepcionais para a ocorrência de uma grande diversidade de habitats costeiros, marinhos e de águas interiores que acolhem muitas espécies, incluindo espécies ameaçadas, em perigo de extinção e protegidas.



Estes ecossistemas têm diversas potencialidades, desde regulação e estabilização do clima, protecção costeira, protecção da água e do ar através do sequestro e armazenamento de carbono, importante para mitigação dos efeitos das mudanças climáticas, fornecimento de alimentos, até à contemplação e lazer. É muito relevante o seu contributo para a economia Moçambicana, quer relativamente à actividade pesqueira, incluindo a artesanal, quer relativamente ao turismo (visitação e observação dos ecossistemas marinhos e da sua vida selvagem). Não obstante a reconhecida importância da biodiversidade e dos serviços ecossistémicos que fornecem, assiste-se a sua contínua degradação e secundarização económica.

Como forma de garantir a sustentabilidade dos ecossistemas marinhos, o país tem apostado em medidas de conservação dos recursos marinhos e costeiros como demonstrado com a criação de Áreas de Conservação Marinhas (ACM) que cobrem 2,2% do espaço marítimo nacional⁴⁷ e o objectivo, ainda que por realizar, de alcançar as metas propostas a nível internacional (10% em 2020 podendo atingir 30% em 2030)⁴⁸. Note-se que a criação e a manutenção de áreas com propósitos de conservação e protecção da natureza e biodiversidade representam um contributo directo para a criação de emprego, através de postos de trabalho necessários à manutenção e gestão destas áreas, e indirecto, através da criação de oportunidades de negócio para empresas em sectores como turismo de natureza e comércio de bens associados.

O potencial da bioexploração oceânica é ainda desconhecido, mas conhece-se a existência de microorganismos susceptíveis de uma ampla variedade de produtos, processos e serviços com potencialidades medicinais, farmacêuticas, agrícolas, pecuárias, veterinárias, industriais e enzimas para manufacturas, o que é acompanhado por um quadro jurídico favorável, nomeadamente o da partilha de benefícios genéticos (CBD).

Os serviços ambientais, nomeadamente os relacionados com o saneamento e a qualidade do ambiente, permitem criar oportunidades de valorização económica e social, nomeadamente gerando emprego em estratos da sociedade mais desfavorecidos. A reintegração dos materiais em fim de vida, permite criar condições de transição para a economia circular, pedra angular para prevenção de poluição plástica e poluição operacional de diversas fontes, através da reafecção, remanufatura/reciclagem e reintrodução no circuito económico ao mesmo tempo que cria emprego e incita o desenvolvimento de inovações tecnológicas. A circularidade económica impõe a intervenção dos agentes económicos e de poderes públicos na adopção de medidas incentivadoras de reciclagem, e de desencorajamento à importação ou produção de produtos de difícil degradação, enquanto fluem pela cadeia ambiental.

⁴⁷ United Nations Environment Programme - World Conservation Monitoring Centre

⁴⁸ Convenção para a Biodiversidade (CBD)



O investimento na preservação do capital natural é ameaçado pela exposição a riscos e desastres naturais, o que vulnerabiliza as comunidades costeiras já fragilizadas pela pobreza. Os ecossistemas ganham assim, grande interesse nas intervenções no domínio da gestão e protecção costeira e riscos climáticos, o que exige uma abordagem combinada entre o sector público, privado, comunitário e mecanismos financeiros inovadores, como o mercado de carbono.

Assim, a EDEA deve, entre outros: i) promover a utilização dos instrumentos económicos eficazes de gestão e conservação de biodiversidade que integrem os custos ambientais de produção de bens e serviços, ao mesmo tempo que as comunidades possam contar com créditos e activos do capital natural para investimentos em acções de conservação; ii) tirar partido das várias estratégias e políticas de ambiente e conservação, incluindo o sistema de contrabalanços, para valorizar os ecossistemas costeiros, marinhos e de águas interiores; iii) identificar parceiros e iniciativas que permitam estabelecer uma indústria de bioexploração e a criação da capacidade técnica a nível local; e iv) apostar em iniciativas de economia ambiental, economia circular e gestão costeira “azuis”, que contribuam para a valorização da qualidade do ambiente e das zonas costeiras.

Objectivos estratégicos:

Para a conservação da biodiversidade:

- a) Melhorar o estado de conservação do capital natural para que este continue a fornecer os serviços ecossistémicos relevantes.
- b) Promover o conhecimento do valor económico dos ecossistemas aquáticos e costeiros e respectivos serviços.
- c) Assegurar financiamento susceptível de melhorar a gestão, fiscalização e eficácia das áreas de conservação marinhas e outros ecossistemas sensíveis.
- d) Aperfeiçoar a coordenação intersectorial dos grandes investimentos, nomeadamente os relacionados com a extracção de minerais, produção de hidrocarbonetos e de energias renováveis, e ainda com a urbanização e o turismo, na generalidade da faixa costeira, espaço marítimo e águas interiores e, particularmente, nas áreas de maior sensibilidade à erosão costeira ou de ocorrência de ecossistemas sensíveis.

Para a bioexploração

- a) Avaliar os recursos genéticos capazes de catalisar a bioeconomia e investir no estabelecimento de programas de bioprospecção em universidades e institutos de investigação científica.
- b) Assegurar a partilha justa e equitativa dos benefícios provenientes do sector da bioexploração quer para a pesquisa científica quer para a capacitação de recursos humanos e na garantia dos direitos das comunidades.



Para a economia ambiental e circular

- a) Divulgar o conceito e apostar em abordagens relacionadas com a economia ambiental e a economia circular “azuis”, como forma de, simultaneamente, criar emprego e melhorar a qualidade do ambiente, em articulação com os países vizinhos.
- b) Reforçar o investimento em inovação, gestão e utilização de tecnologia de tratamentos e valorização de resíduos.
- c) Reduzir a produção e importação e uso plásticos, aumentando a responsabilidade alargada dos sectores da indústria e do comércio e os apoios e incentivos à reciclagem e indústria de remanufatura.

Para a gestão costeira

- a) Fortalecer as medidas de prevenção e aumento da resiliência às mudanças climáticas baseadas na natureza, e de recuperação em casos de eventos naturais extremos e acidentes marítimos
- b) Promover a conservação e restauração de ecossistemas costeiros (mangal, recifes de corais e ervas marinhas) capazes de minimizar a erosão costeira e os impactos negativos do crescente número de eventos climáticos extremos.

Iniciativas prioritárias:

- i. Mapear, avaliar economicamente e divulgar o valor dos ecossistemas e respectivos serviços, incluindo os que contribuem as comunidades locais (reduzindo os níveis de pobreza), para o turismo e para a resiliência costeira.
- ii. Alargar e fortalecer a rede de áreas de conservação marinhas, com o apoio de ONG e indústrias emergentes no mar, reforçando a fiscalização nas zonas de níveis mais elevados de protecção e envolvendo as comunidades costeiras e a participação pública local no processo de tomada de decisões.
- iii. Identificar e operacionalizar pacote de incentivos fiscais adequados à conservação do capital natural, nomeadamente que incentivem a participação privada na gestão das áreas de conservação.
- iv. Criar um regulamento específico de boas práticas para as actividades que utilizam os espaços costeiro, marítimo e os planos de água interiores, particularmente nas que envolvem interacção com a vida selvagem (observação de fauna) e a extracção de recursos
- v. Assegurar que os títulos de utilização privativa do espaço marítimo (TUPEM) e os títulos de direito do uso e aproveitamento de terra (DUAT) salvaguardam os ecossistemas e a biodiversidade existentes nas áreas abrangidas.
- vi. Promover o envolvimento de parceiros e das comunidades locais na recuperação de ecossistemas e construção de infraestruturas costeiras resilientes aos eventos naturais.



- vii. Identificar e adoptar mecanismos financeiros de transferência de risco e desastres naturais, incluindo seguros paramétricos contra riscos climáticos imprevistos.
- viii. Aprofundar as parcerias com os países da SADC e outros parceiros, e capitalizar a ratificação de convenções e programas internacionais, para estabelecer projectos de economia circular, melhorando a gestão ambiental, e particularmente de resíduos, com o envolvimento das comunidades locais.

Resultado esperado:

Aumentada a resiliência dos ecossistemas sensíveis através da atribuição de valor aos seus serviços e da minimização das ameaças.

Pilar 4. Turismo e cultura

Moçambique possui condições naturais para prática do turismo (em todas as épocas do ano e nas suas variadas vertentes), e recursos (muitos ainda não explorados) de qualidade excepcional para o turismo: diversidade de praias, biodiversidade, vida selvagem, espécies de pesca recreativa, património cultural e vivencial. De entre estes merece destaque a singularidade dos recursos marinhos e costeiros, mas, tem-se vindo a assistir à sua contínua degradação e secundarização económica. Tendo em conta que, actualmente, os turistas têm uma grande preocupação e respeito pela conservação da biodiversidade, pelo que, falhas na sua conservação podem ser fatais para o desenvolvimento do turismo, sobretudo marinho e costeiro. Merece também destaque o interesse crescente pelas experiências singulares relacionadas com o património cultural de Moçambique, associado à sua longa história, à interpenetração de culturas de influências africana, asiática e europeia, bem como aos cerca de 300 naufrágios históricos que existem na costa moçambicana com potencial para o desenvolvimento de turismo subaquático. É de notar que a preservação, valorização, divulgação e fruição do património cultural é importante para garantir a perenidade entre as gerações actuais e vindouras.

Estas condições e recursos representam um grande potencial para o enraizamento e disseminação cultural, democratização do turismo e, conseqüente desenvolvimento sustentável das comunidades costeiras, ancorado no quadro jurídico-legal favorável à promoção e desenvolvimento do conjunto de serviços e actividades económicas relacionadas com a cultura e o turismo incluindo princípios de desenvolvimento social e económico e o respeito pelo património, nomeadamente a política e plano estratégico de turismo e as Zonas de Interesse Turístico (ZIT) e Áreas Prioritárias de Interesse Turístico (APIT) e a política de criação e co-gestão de áreas de conservação costeiras e marinhas, bem como na coordenação articulada intersectorial entre o Ministério da Cultura e Turismo, a ANAC (áreas de conservação), o MIMAIP (águas interiores e prática de desportos náuticos), o MOPHRH (rios e albufeiras), o MINEDH (desporto escolar) e entre o MIMAIP e os órgãos de administração local (gestão das praias e frentes ribeirinhas).



Os desafios do sector do turismo radicam na planificação, gestão integrada das zonas costeiras, governação inclusiva e financiamento de programas costeiros orientados para o desenvolvimento da cultura e turismo sustentável, incluindo a inventariação dos bens culturais, bem como na identificação e promoção de outras actividades turísticas que tiram partido do extenso espaço marítimo, dos planos de água interiores e da faixa costeira (incluindo as cidades costeiras), como as relacionadas com o turismo náutico: cruzeiros, navegação de recreio, desportos náuticos.

Assim, a EDEA deve: i) assegurar o contributo da conservação da biodiversidade e do património cultural marítimo para o turismo (e as comunidades locais) e, de igual modo, o contributo do turismo para a conservação da biodiversidade e do património cultural marítimo; ii) identificar e aproveitar o potencial relacionado com o turismo náutico, nomeadamente em articulação com os distritos e municípios; e iii) criar mecanismos de maior promoção e captação de turistas, nomeadamente soluções integradas e eficazes de comunicação, captação, convergência, interação e relacionamento com o turista, muito particularmente com o nacional, valorizando o turismo doméstico; iv) criar programas de formação, capacitação e partilha de informação para preservação do património cultural marítimo.

Neste quadro, o ecoturismo, o turismo bio-cultural, a promoção de cruzeiros, incluindo domésticos, a ligação do património cultural (incluindo o artesanato e gastronomia) e turismo, a valorização do ecossistema com potencial turístico, o desenvolvimento de infraestruturas de apoio ao turismo e a promoção e atracção / estímulo para o investimento no turismo, entre outros, são elementos fundamentais para alavancar o turismo e torná-lo um dos mais importantes eixos na EDEA.

Objectivos estratégicos:

- a) Identificar incentivos (financiamentos, promoção e marketing, infraestruturização) para o investimento em novas formas de turismo, e na capacitação e formação contínua de profissionais, contribuindo para o desenvolvimento sustentável das comunidades locais, incluindo a sua participação: ecoturismo, turismo bio-cultural, turismo patrimonial e turismo com propósito, orientados para os mercados nacional, regional e internacional.
- b) Promover o desenvolvimento do turismo nas suas várias vertentes (costeiro, cultural, náutico, de natureza) como factor de valorização do território, da economia e das comunidades locais e simultaneamente alargando a oferta para captação dos vários segmentos de turistas e visitantes (locais, nacionais, internacionais, jovens, seniores, famílias, etc.).
- c) Identificar e aproveitar o potencial relacionado com o turismo náutico - cruzeiros regionais e locais, navegação de recreio, desportos náuticos (incluindo o desporto escolar), eventos náuticos - em articulação com os órgãos locais (valorização de espaços litorais e ribeirinhos e envolvimento das comunidades), e com as autoridades portuárias (aproveitamento e valorização de áreas portuárias).



Iniciativas prioritárias:

- i. Identificar, valorizar e divulgar (criando roteiros turísticos) os inúmeros atractivos, incluindo o património cultural (particularmente o património cultural marítimo), os valores ambientais e a biodiversidade da extensa faixa costeira e planos de água costeiros e interiores que podem contribuir para aumentar os impactos positivos do turismo como fonte de receitas primárias e secundárias e como factor de criação de emprego.
- ii. Estabelecer normas de sustentabilidade que consolidem destinos turísticos de excelência, adequando o turismo à protecção e valorização de áreas costeiras pristinas e à criação de valor para as comunidades locais.
- iii. Estabelecer normas e políticas que contribuam para proteger o património cultural marítimo, nomeadamente o que possa contribuir para um turismo sustentável: por exemplo a adesão aos tratados ou convenções internacionais e a divulgação da sua importância.
- iv. Estabelecer parcerias público-privado-comunidades que permitam associar, ao investimento em turismo, o investimento/ financiamento necessário para melhorar a componente infraestrutural e de serviços de apoio (vias de acesso, transportes, telecomunicações, energia, saúde, segurança).
- v. Promover a articulação com os governos locais, particularmente os autárquicos, os representantes do sector privado do turismo e as comunidades locais com vista a aproveitar o potencial de desenvolvimento das actividades náuticas e desportivas (incluindo o desporto escolar).
- vi) Ajustar o quadro jurídico-legal de forma a que contribua para agilizar os licenciamentos territoriais, a obtenção de licenças para as actividades e a resolução de conflitos.

Resultado esperado:

Aumentado o contributo do turismo para a valorização dos ecossistemas sensíveis, memória, da história e legado do património cultural, das comunidades locais e da economia nacional.

Pilar 5. Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas

O canal de Moçambique constitui uma importante rota para o comércio marítimo nacional e internacional. Aliado à existência de três importantes portos comerciais (Maputo, Beira e Nacala), concessionados ao sector privado e apoiados por corredores de ligação aos países vizinhos e infraestruturas logísticas, Moçambique encontra-se numa posição privilegiada para servir os países geograficamente desfavorecidos em relação ao mar. Dispõe também de vias férreas renovadas que ligam, aos portos, os locais de produção de matérias primas, e de outras infraestruturas portuárias regionais razoavelmente bem distribuídas ao longo da costa que permitirão potenciar um tráfego de cabotagem.



Não obstante a tradição marítima nacional, o país não conheceu ainda um grande desenvolvimento da indústria de construção, reparação naval, de transporte e navegação marítima, limitando-se o sector privado à prestação de serviços portuários e de logística ao transporte marítimo internacional, ante a inexistência de cabotagem nacional. Moçambique possui todas as condições para transformar-se num centro logístico regional para as diversas actividades marítimas.

Neste sentido, a EDEA deve: i) potenciar a transformação dos portos tradicionais em portos “azuis”, que respondam aos objectivos da sustentabilidade (redução de gases com efeito de estufa, gestão sustentável de resíduos líquidos e sólidos, prevenção da invasão de espécies exóticas por navios, soluções que minimizem os impactos das dragagens e articulação porto-cidade); ii) dinamizar o transporte integrado (marítimo, rodoviário e ferroviário), incentivando a cabotagem e a construção naval nacional; e iii) contribuir para que a navegação marítima salvguarde a segurança (*safety and security*) e a protecção das áreas mais sensíveis.

Objectivos estratégicos

- a) Garantir a transformação e modernização dos portos nacionais em portos “azuis”, contribuindo para o desenvolvimento sustentável portuário, nacional e regional.
- b) Promover o incremento de demandas aos portos nacionais, aliado à sua modernização (e melhoria de desempenho), aos corredores rodo-ferroviários, ao desenvolvimento da cabotagem e aos aeroportos nacionais.
- c) Salvaguardar a segurança da navegação (*safety and security*) e a protecção das áreas mais sensíveis, no canal de Moçambique e, mais especificamente, na faixa costeira e áreas de conservação marinhas de Moçambique.
- d) Promover a construção e reparação naval nas diversas tipologias: navios, embarcações de pesca e de recreio/turismo.

Iniciativas prioritárias:

- i. Melhorar a oferta formativa específica de recursos humanos nas diferentes actividades relacionadas com a operação portuária e o transporte marítimo.
- ii. Criar incentivos financeiros e fiscais para investimentos de adaptação e transformação dos portos para responder aos requisitos de sustentabilidade ambiental.
- iii. Optimizar a cadeia de transporte intermodal, quer na importante relação com os países do *binterland*, quer relativamente aos transportes nacionais, e ainda ao serviço da exploração/exportação de recursos minerais e de hidrocarbonetos, dinamizando o potencial de desenvolvimento das actividades portuárias, da logística e dos transportes marítimos e, até de desenvolvimento de novas infraestruturas portuárias.
- iv. Criar incentivos fiscais para a construção naval, importação e embandeiramento de navios para a cabotagem marítima nacional, no contexto da circulação interna de mercadorias e pessoas.



Resultado esperado:

Assegurada a modernização e a gestão sustentável do transporte marítimo e serviços portuários e a redução da emissão de gases de efeito estufa.

Pilar 6. Boa governação e Segurança marítima

A exploração das potencialidades da economia azul depende inteiramente da criação de um ambiente favorável para investimento, ancorado num conjunto de princípios de boa governação, transparência, acesso equitativo à informação, participação de todas as partes interessadas em processo de decisão, avaliação de riscos e impactos dos investimentos em determinados sectores da economia azul.

O país já registou avanços significativos no domínio da governação, procurando responder aos desafios institucionais e do quadro jurídico-político. São de assinalar a existência da POLMAR, do POEM e da legislação de AIA que sujeita a avaliação de impacto ambiental todos os projectos que tenham impacto significativo ao ambiente. Todavia, persistem graves constrangimentos relativos à implementação eficaz do quadro favorável à conservação do ambiente e à melhoria da saúde dos ecossistemas. É necessária uma estratégia eficaz e sustentável que incentive investimentos na exploração marinha e costeira, inovação, transferência de tecnologia e a distribuição equitativa dos benefícios decorrentes da exploração dos recursos naturais. Com vista a reforçar as capacidades institucionais dos principais actores da economia azul na implementação efectiva das suas atribuições, é crucial uma boa coordenação interinstitucional, incluindo a adopção de um mecanismo de partilha de dados e informações.

Por outro lado, as condições de protecção e segurança, não só da integridade do território nacional, como também da protecção das actividades, dos navios e das infraestruturas (incluindo contra assalto à mão armada e pirataria marítima) são de suma importância para a economia azul.

Os ataques terroristas, a pesca ilegal não reportada e não regulamentada, o tráfico ilegal de recursos naturais, de droga e contrabando por via marítima constituem os desafios que afectam sobremaneira o exercício de actividades marítimas e costeiras e, conseqüentemente, o seu desempenho na economia em geral. Reconhecendo-se que estes fenómenos ultrapassam fronteiras nacionais, e que o país enfrenta sérias limitações na provisão de recursos humanos, materiais e financeiros para garantir a implementação de acções de fiscalização marítima e costeira, e sem prejuízo da coordenação interinstitucional (CONDES, Conselho Nacional do Mar e Conselho Nacional da Economia Azul), afiguram-se como uma solução ideal a cooperação, coordenação e colaboração regional, sendo de destacar que Moçambique é parte de importantes instrumentos jurídico-político internacionais, continentais e regionais de governação oceânica.

Por fim, e também com alguma ligação com a Boa Governação e a Segurança Marítima, as recentes reformas da organização e funcionamento do Estado, através dos mecanismos de descentralização,



têm implicações atinentes à execução da EDEA a nível local, tornando-se necessário reservar ao nível central as funções de coordenação da EDEA e os órgãos descentralizados para a execução da mesma.

Para o efeito, é necessário assegurar, igualmente que a nível de cada Ministério integrante da economia azul possua uma estrutura robusta, bem articulada e com ferramentas operacionais de recolhas, análise e partilha de dados chave, capaz de responder aos anseios da implementação da EDEA.

Objectivos estratégicos

Para a boa governação

- a) Promover a capacidade de prevenção e combate à poluição marinha, costeira e nas águas interiores.
- b) Melhorar o ambiente de negócios através da criação de condições legais e administrativas (incluindo a resolução de litígios, governação electrónica e simplificação de procedimentos) propícias para o investimento público e privado e de incentivos e linhas de financiamento ajustadas às actividades integrantes da economia azul.
- c) Melhorar a articulação entre os sectores relacionados com a governação dos oceanos, a economia azul e o ordenamento do território e entre a administração central e local (descentralização e desconcentração de poderes).
- d) Desenvolver e assegurar o acesso a uma base de dados e informação credível para investimento na economia azul, ambiental e circular.
- e) Promover a participação equitativa de mulheres e jovens na gestão dos recursos naturais

Para a protecção e segurança marítima

- a) Fortalecer a capacidade de protecção e segurança das actividades, dos navios, das infraestruturas, do meio ambiente marinho e costeiro e da integridade territorial, incluindo a partilha de recursos e a intervenção coordenada nos espaços marítimos sob soberania nacional, incluindo o salvamento de marítimos.
- b) Garantir serviços de comunicações marítimas, de busca e salvamento e de investigação de acidentes eficazes, para a salvaguarda da vida humana no mar e de bens, contribuindo para incentivar o investimento no sector.
- c) Desenvolver mecanismos que garantam a fiscalização, a monitorização e o controlo de todas as actividades que ocorrem no espaço marítimo, costeiro e águas interiores.

Iniciativas prioritárias:

- i. Reforçar a adesão e regulamentação interna das convenções internacionais.
- ii. Criar e operacionalizar o Centro Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo - MRCC



- iii. Operacionalizar o Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima (CEFMAR) e o centro de Conhecimento Situacional Marítimo (MDA).
- iv. Reforçar as capacidades das organizações de base comunitárias na prevenção, monitoria e comunicação das actividades ilícitas que perigam a economia azul.
- v. Reforçar junto das Nações Unidas a necessidade de delimitação das fronteiras marítimas com países vizinhos.
- vi. Concretizar o projecto de instalação de uma auto-estrada marítima virtual no canal de Moçambique e/ou implementar esquemas de separação de tráfego nos locais com maior tráfego marítimo (principalmente de hidrocarbonetos e outras matérias perigosas) e na proximidade de áreas ambientalmente sensíveis.
- vii. Criar um “código legislativo” da Economia Azul.
- viii. Elaborar o Directório de oportunidades de investimentos em economia azul em Moçambique.

Resultado esperado:

Reduzidos os índices de actividades ilegais e não reportadas, melhorada a segurança no mar e aumentado o número de investimentos no domínio da economia azul.

5.2 DESAFIOS ESTRATÉGICOS

Na elaboração da presente estratégia, nomeadamente durante os debates em grupos de trabalho, foi analisada a possibilidade de criar mais um pilar estratégico que reunisse os vários aspectos transversais. No entanto, e tendo em conta que se tratavam de matérias muito diversificadas, e cuja importância desaconselhava a sua agregação, optou-se por incluí-las como desafios estratégicos, reorganizando os desafios estratégicos previamente identificados no Esboço de EDEA. São, assim, os seguintes os desafios estratégicos a abordar pela EDEA:

- Conhecimento, inovação e tecnologias
- Ordenamento
- Mudanças climáticas
- Comunidades

Como referido acima, qualquer destes desafios estratégicos é transversal a todos os pilares.

Desafio 1. Conhecimento, inovação e tecnologias

A ciência, a tecnologia e a investigação marinhas são cruciais para o desenvolvimento sustentável das actividades marítimas e da Economia Azul, proporcionando soluções para conciliar a promoção do



crescimento económico sustentável em actividades ligadas ao mar com a melhoria da qualidade de vida das populações e a conservação do ambiente. A inovação⁴⁹, particularmente a das pequenas empresas e organizações sem fins lucrativos, incluindo a inovação não tecnológica, pode ser um contributo muito relevante para a sustentabilidade e competitividade dos territórios de menor densidade populacional, nomeadamente nas zonas costeiras.

Moçambique apresenta espaços marítimos com grande riqueza de recursos e diversidade marinha que lhe confere grande potencial económico e ambiental. Porém, existem várias ameaças ao desenvolvimento sustentável dos recursos marinhos tais como a poluição, o desenvolvimento costeiro insustentável e a depredação de ecossistemas e dos recursos.

Dadas essas ameaças e a importância da busca de conhecimento científico sobre o mar e seus recursos, o ambiente e as actividades marinhas têm sido palco de expedições/ investimentos de várias entidades nacionais e estrangeiras incluindo universidades, instituições públicas e privadas, organizações ou associações de investigação, ou ONG, bem como de pessoas singulares que mostram interesse em realizar actividades de investigação científica sobre o mar. Alguns projectos são de pesquisa conjunta entre instituições de pesquisa ou universidades (note-se que a investigação científica marinha por entidades estrangeiras deve contribuir para o desenvolvimento científico-tecnológico nacional, incluindo a transferência de conhecimentos para o país).

As principais áreas de investigação são: ambiente, mudanças climáticas, oceanografia física, biológica, química, biodiversidade, conservação, pescas, assim como na área de prospecção de hidrocarbonetos e outros recursos minerais marinhos e, ainda no desenvolvimento tecnológico e inovação relacionados com a defesa e segurança.

O sistema nacional de ciência e tecnologia tem actores claramente definidos e um quadro legal de gestão de actividades (planos, políticas, estratégias de sectores que actuam no mar e faixa costeira). O Governo promove soluções científicas e tecnológicas com vista a acelerar o processo de criação de riqueza e erradicação da pobreza, preconizando, através da Estratégia de Ciência, Tecnologia e Inovação de Moçambique (ECTIM), aprovada em 2006, a promoção de P&D e Inovação nos sectores público e industrial com o objectivo de facilitar a vida dos seus clientes ganhando deste modo, eficiência, vantagens competitivas ao nível do mercado local e nacional.

Neste contexto, é de referir a criação do Parque de Ciência e Tecnologia de Moçambique (PCTM), que visa desenvolver a investigação científica, inovação e geração do conhecimento e desenvolvimento

⁴⁹ Inovação é a implementação de um produto (bem ou serviço), de um processo novo ou significativamente melhorado, de um novo método de marketing ou de um novo método organizacional nas práticas empresariais, na organização do local de trabalho ou nas relações externas. A inovação pode ser nova para a empresa, nova para o mercado ou nova para o mundo (Manual de Oslo, OCDE (2005)).



de capital humano, através de incubadoras de tecnologias e de negócios, instituições de ensino superior, de investigação científica e de inovação para gerar e acomodar empresas de produtos e de serviços de base tecnológica, num ambiente ligado à ciência e tecnologia. Em 2014, foi aberto o parque de ciência e tecnologia de Maluana que visa a gestão do fluxo do conhecimento e actua como uma ponte entre a pesquisa e o mercado. Foi também criado o Fundo Nacional de Investigação (FNI), sob tutela do MCTES, destinado a: i) promover a pesquisa científica e inovação tecnológica, assegurando o fomento e coordenação das iniciativas e actividades que respeitem a ciência e tecnologia; e ii) apoiar financeiramente entidades públicas ou privadas vocacionadas, ou com interesse no desenvolvimento da investigação, ciência e inovação tecnológica. Existem também Fundos de Investigação nas Instituições do Ensino Superior que financiam actividades de investigação.

No entanto, i) a coordenação intersectorial e interinstitucional é bastante deficiente e o quadro legal de gestão de investigação é insuficiente, sendo também fraca a divulgação dos resultados de pesquisa; ii) são também insuficientes, ou não existem, estudos compreensivos da viabilidade de exploração de alguns serviços e recursos marinhos vivos e não-vivos e sobre a conexão ou interacção entre as diferentes actividades realizadas no mar moçambicano, por exemplo, entre os diferentes tipos/esforços de pesca comercial e entre esta e a pesca recreativa, entre a extracção de recursos mineiros e hidrocarbonetos e o turismo, etc.; e, iii) existe também dificuldade de recrutamento e retenção de pessoal qualificado nas instituições públicas de pesquisa.

Mais especificamente ao nível dos sectores existem também algumas deficiências que foram detectadas nas respectivas análises SWOT, nomeadamente ao nível da falta de conhecimento tecnológico e científico actualizado, e que incluem, entre outras:

- No sector das pescas e aquacultura, verifica-se a falta de conhecimento tecnológico e científico actualizado, incluindo um limitado conhecimento do potencial dos mananciais pesqueiros, um fraco domínio das tecnologias modernas de pesca/ produção aquícola, processamento e conservação e, ausência de centro(s) de experimentação, para a produção de espécies marinhas nativas. Regista-se também um fraco investimento na cadeia de valor dos produtos da pesca e da aquacultura.
- No sector da energia, detecta-se um conhecimento ainda pouco aprofundado do potencial (e da viabilidade) das energias marinhas e dificuldade de identificação e quantificação das poupanças de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) para as várias tipologias de produção de energias renováveis. Também são pouco conhecidas as formas de limitar/ minimizar os impactos ambientais e sociais resultantes da implantação de equipamentos de produção, transformação e transporte.
- Nos sectores do capital natural, ambiente e economia circular, detecta-se em primeiro lugar um reduzido conhecimento dos conceitos associados, nomeadamente de capital natural, serviços dos ecossistemas, bioprospecção/ bioexploração e economia circular, existindo lacunas no conhecimento científico sobre os ecossistemas nacionais e a sua biodiversidade e, particularmente, na quantificação do valor económico dos bens e serviços que prestam, e limitada pesquisa



- científica sobre o potencial genético e micro organismos aquáticos. Na questão específica da economia circular são de relevar a insuficiência de tecnologias de reciclagem e remanufactura.
- No sector dos transportes marítimos e da logística estão em falta as tecnologias para redução ou eliminação de emissões de GEE associadas às actividades portuárias e transporte marítimo, os conhecimentos científicos e práticos para combater e minimizar os efeitos da poluição marítima e, os conhecimentos tecnológicos para investir na construção naval.
 - Relativamente à boa governação e à segurança e defesa são incipientes as acções de pesquisa e investigação nas questões de economia azul e insuficientes os meios tecnológicos, nomeadamente para fiscalização marítima e terrestre.
 - No sector do turismo as maiores lacunas prendem-se com a capacitação de pessoal qualificado para o turismo em geral e para as áreas mais específicas - turismo de natureza, turismo náutico, sendo também de destacar a necessidade de conhecimento para a criação e desenvolvimento de projectos e actividades turísticas quer inovadores, relativamente à oferta, quer na componente de limitação de impactos ambientais, socioeconómicos e culturais.

Objectivos Estratégicos:

- a) Aumentar o conhecimento, a base científica e o desenvolvimento de capacidades de investigação e das tecnologias marinhas, nomeadamente as relacionadas com os recursos marinhos, costeiros e de águas interiores, e com a conservação da biodiversidade e dos seus valores, a fim de melhorar a saúde dos oceanos e aumentar a contribuição da biodiversidade marinha para o desenvolvimento.
- b) Potenciar os grandes projectos e iniciativas governamentais que actuam no espaço marítimo, zonas costeiras e águas interiores, e envolver o sector privado e o sector produtivo, incluindo o nacional, para a realização de pesquisa básica e a sua transformação em pesquisa aplicada, e o financiamento da investigação, estabelecendo novas oportunidades de pesquisa (ou reforçando as existentes).
- c) Melhorar a oferta formativa específica de recursos humanos nas diferentes actividades que ocorrem no espaço marítimo, zonas costeiras e águas interiores.
- d) Identificar iniciativas inovadoras relacionadas com o espaço marítimo, zonas costeiras e águas interiores e formas de promover a divulgação e o desenvolvimento dessa inovação.

Iniciativas prioritárias:

- i. Criar novos cursos formais/ reforçar os existentes, e promover estágios e treino prático relacionados com a capacitação de recursos humanos e o desenvolvimento das actividades que ocorrem no espaço marítimo.
- ii. Reforçar a rede de infraestruturas de desenvolvimento e incubação de projectos de P&D e Inovação e de aceleração de ideias e negócios (*business factories*), quer em centros de investigação



- ligados a universidades, quer em outros centros de ciência e tecnologia, e eventual recurso a parcerias público-privadas no seu financiamento e gestão.
- iii. Desenvolver uma plataforma/rede de inovação marítima, costeira e de águas interiores, que permita divulgar e partilhar, entre inovadores, empreendedores e outros actores, boas práticas e incentivos, nomeadamente os financeiros, para a concretização de iniciativas inovadoras.
 - iv. Melhorar o nível de formação dos profissionais da pesca e aquacultura, nomeadamente ao nível dos conhecimentos técnicos e científicos, da inovação e promover o uso de tecnologia ou equipamentos mais eficientes e ambientalmente sustentáveis nas actividades da pesca, produção aquícola, conservação e processamento de pescado.

Desafio 2. Ordenamento

Moçambique dispõe de um instrumento fundamental para enquadrar o Desenvolvimento da Economia Azul: o seu Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo que abrange a totalidade do Espaço Marítimo Nacional, e, embora não inclua o ordenamento das zonas costeiras, tem em conta as populações, actividades e infraestruturas das zonas costeiras com influência no espaço marítimo, e, entre outros, estabelece a distribuição espacial e temporal dos valores, dos usos e das actividades existentes e potenciais, incluindo áreas com necessidades de protecção, áreas para usos abertos e áreas que precisam de ser atribuídas a actividades específicas, e define políticas e orientações de gestão e regras de uso que identificam as restrições de utilidade pública e os regimes de salvaguarda e protecção dos recursos naturais e culturais, bem como as boas práticas a serem observadas no uso e na gestão do espaço marítimo nacional.

Além do POEM existem outros instrumentos de ordenamento e gestão do território que são também relevantes para enquadrar a EDEA, como a Estratégia de Gestão Integrada das Zonas Costeiras (EGIZC 2016-2025), o Plano Nacional de Desenvolvimento Territorial (PNDT), os Planos Especiais de Ordenamento do Território (PEOT) do Zambeze e de KaNyaka/ Matutuíne (PEOT-IKPM) e, ainda, os Planos Distritais de Uso da Terra (PDUT) e os Planos de Maneio das Áreas de Conservação.

A EGIZC 2016-2025, tem como finalidade “promover e harmonizar as acções levadas a cabo na zona costeira, de forma a estimular a conservação e protecção do espaço físico da costa e seus recursos, visando contribuir para um desenvolvimento costeiro sustentável”, traduzida no seu Objectivo Geral de “garantir o equilíbrio dos ecossistemas marinhos e costeiros através do desenvolvimento sustentável, contribuindo para o aumento contínuo da qualidade de vida das comunidades da zona costeira”. Esta Estratégia aplica-se às áreas compreendidas entre o limite interior, terrestre ou continental de todos os distritos costeiros (incluindo os distritos limítrofes do Lago Niassa e Albufeira de Cahora Bassa) e até 12 milhas náuticas do mar a dentro.

O PNDT abrange a totalidade do território nacional, delimitado pelas fronteiras terrestres e pelo limite exterior do mar territorial (12 milhas náuticas contadas a partir da “linha de base”). Embora seja apenas parcialmente convergente com o âmbito territorial do POEM, é relevante a boa articulação entre os



dois instrumentos, por duas razões principais: i) porque o território nacional funciona como um todo e o desenvolvimento dos distritos costeiros e do mar territorial é tributário das opções estratégicas e das acções que as concretizam em todas as demais regiões do país; e ii) porque a plena utilização do espaço marítimo de interesse nacional deve estar inserida e articulada de forma coerente no modelo global de organização e utilização do território nacional.

Os PEOT, instrumentos que estabelecem os parâmetros e as condições de uso das zonas com continuidade espacial, ecológica, económica e interprovincial, abrangem no caso do Vale do Zambeze todo o vale do rio, incluindo o delta do Zambeze e a albufeira de Cahora Bassa (província de Tete e parte da província da Zambézia), no caso do IKPM, a ilha de KaNyaka (Inhaca), no município de Maputo e a parte costeira do distrito de Matutuine, na província de Maputo (2021–2046).

Os PDUT abrangem a totalidade do território do respectivo distrito e, por conseguinte, podem tratar também o mar territorial adjacente, quando se revele necessário regular a sua utilização, no entanto têm o seu principal foco no desenvolvimento territorial sem grandes intervenções para além da linha costeira. Analisam os atributos físicos e socioeconómicos dos territórios abrangidos e, incluem directrizes e perspectivas de desenvolvimento num Regulamento que, no entanto, está ausente ou apresenta debilidades em alguns deles.

Ou seja, apenas o POEM incide sobre o espaço marítimo nacional, podendo o PNDT e os PDUT intervir até aos limites do mar territorial (12 MN) mas sem nada propor para essa faixa. A faixa costeira, incluindo do lago Niassa e da albufeira de Cahora Bassa são abrangidos pela EGIZC, e Cahora Bassa é também abrangida pelo PEOT do Vale do Zambeze. Nas orientações de gestão do POEM é indicado que os PEOT, PPDT, PDUT (e PEU) das províncias e dos distritos (e municípios) costeiros e as suas revisões, bem como os outros Instrumentos de Ordenamento do Território terão em conta o zoneamento do POEM, procurando harmonizar-se a conservação da natureza e biodiversidade, a pesca e aquacultura, os portos e o transporte marítimo, o turismo, o património marítimo, a exploração de recursos minerais e de hidrocarbonetos, e as actividades emergentes associadas à produção de energias renováveis, numa escala consentânea com a destes planos. Neste contexto, e no âmbito de exercício de ordenamento a aplicar sobre a zona costeira e mar territorial, importa trabalhar a uma escala de maior detalhe as propostas de zoneamento do POEM e aferir as mesmas em função das condicionantes existentes e das regras para a utilização da zona costeira.

Objectivos Estratégicos:

- a) Assegurar a articulação entre os vários planos que incidem sobre o espaço marítimo, as zonas costeiras e as águas interiores, para garantir um adequado ordenamento destes espaços e a gestão sustentável dos seus recursos e dos usos e actividades que neles ocorrem.
- b) Aperfeiçoar a combinação apropriada de usos e actividades que permita um ecossistema sustentável a longo prazo, a integração socioeconómica das comunidades e a infraestruturização de base, nomeadamente a de apoio a essas comunidades, à pesca e ao turismo.



- c) Valorizar/ recuperar os habitats costeiros que contribuem para incrementar a resiliência do litoral, permitindo minimizar pressões como a erosão costeira e a destruição dos recursos e protecções naturais.

Iniciativas prioritárias:

- i. Elaborar e implementar a Política Nacional de Gestão Costeira.
- ii. Integrar nos PDUT e PEU os usos e actividades económicas que incidem sobre a faixa costeira e mar territorial, tendo presentes as orientações do POEM (Orientações de Gestão para o Espaço Marítimo).
- iii. Definir critérios e metodologias para incluir nos projectos de investimento, exercícios de AASE e avaliação de impacto ambiental e nos contratos de concessão e títulos de utilização (DUAT e TUPEM) as orientações do POEM.
- iv. Melhorar e manter actualizado o mapeamento dos usos e actividades desenvolvidos no espaço marítimo nacional, actualizando e refinando a cartografia de habitats marinhos e costeiros, com particular ênfase nos habitats sensíveis e importantes para a protecção da biodiversidade e erosão costeira.

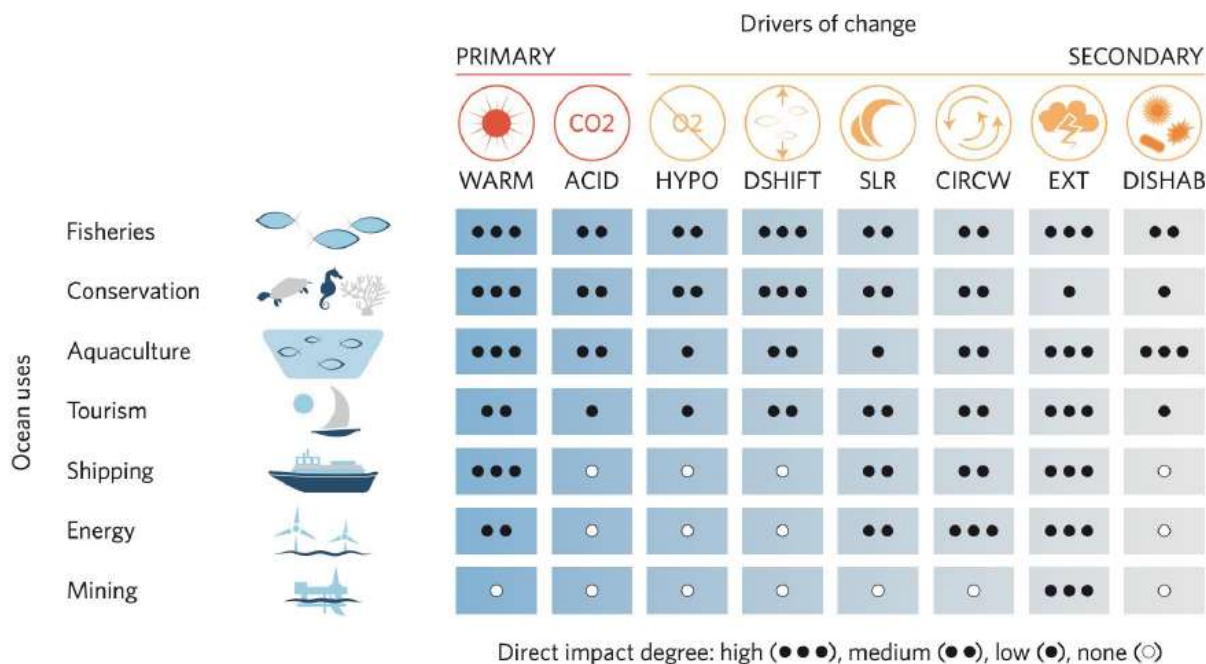
Desafio 3. Mudanças climáticas

A descrição que se apresenta em seguida corresponde a uma síntese do relatório “Considerações sobre Alterações Climáticas para informar a Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul (EDEA) de Moçambique” elaborado por Catarina Frazão Santos para o Banco Mundial (Setembro de 2022). Os objectivos estratégicos e iniciativas prioritárias resultam de informação retirada desse relatório, mas também do Plano de Acção do POEM nas matérias em que este plano pode contribuir para a EDEA.

Moçambique apresenta uma elevada susceptibilidade aos efeitos das alterações climáticas. Um desses efeitos é o aumento na temperatura do oceano que, juntamente com fenómenos de acidificação do oceano, tem consequências negativas para os ecossistemas marinhos no Canal de Moçambique levando, por exemplo, ao “branqueamento” de recifes de coral e alteração da composição de comunidades. A exposição a fenómenos de erosão costeira é também elevada em Moçambique, em especial nos distritos localizados na região central do país, afectando principalmente centros urbanos e regiões turísticas, onde o desenvolvimento de actividades humanas contribui para um aumento na taxa de recuo da linha de costa. Outro efeito é o das secas e inundações frequentes, com consequências relevantes para o desenvolvimento social e económico. O aumento de frequência e intensidade de eventos climáticos extremos em Moçambique, em especial de ciclones tropicais e tempestades, irão continuar a afectar negativamente habitats naturais, recursos, e infraestruturas costeiras.

Os efeitos das alterações climáticas impactam de forma diferencial os principais usos do oceano, bem como o fornecimento de serviços dos ecossistemas marinhos e costeiros, e as comunidades humanas dependentes. Na figura seguinte estão sumarizados os principais impactos das alterações climáticas

em cada um dos principais usos do oceano. Os usos mais impactados são a pesca, a aquacultura e o turismo, sendo a produção de energia renovável ou a mineração dos fundos marinhos menos afectados.



Vulnerabilidade dos diferentes usos do oceano aos efeitos das alterações climáticas. São apresentadas estimativas do nível de impacto directo de diferentes factores de impacto (primários e secundários) associados às alterações climáticas (Frazão Santos *et al.*, 2016). Factores primários são os que decorrem directamente dos efeitos dos gases com efeito de estufa, enquanto os factores secundários resultam de outros factores (primários e/ou secundários). WARM = Aquecimento; ACID = Acidificação; HYPO = Desoxigenação; DSHIFT = Mudanças de distribuição; SLR = Subida do nível do mar; CIRCW = Circulação e ventos; EXT = Eventos climáticos extremos; DISHAB = Doenças e *blooms* de algas tóxicas.

Figura 1 - Principais impactos das alterações climáticas em cada um dos principais usos do oceano

Moçambique publicou o seu NAPA (Programa de Acção para a Adaptação às Alterações Climáticas) em 2007, o qual incidia sobre um conjunto de acções principais para criar capacidade de resposta, a nível nacional, face às alterações climáticas. As acções identificadas diziam respeito a vários sectores de desenvolvimento económico e social, nomeadamente: (1) prevenção de desastres naturais (sistema de alerta e aviso prévio), (2) sector agrícola, (3) zona costeira (e.g., erosão e pesca), (4) sector da água, (5) sector da energia, e (6) ambiente. Cinco anos mais tarde, em 2012, foi publicada a Estratégia Nacional de Adaptação e Mitigação das Mudanças Climáticas (ENAMMC) de Moçambique 2013-2025, que representou um ponto de viragem na forma como Moçambique abordava os desafios associados às alterações climáticas. A ENAMMC estabeleceu como prioridades nacionais a adaptação e a redução dos riscos climáticos, bem como a redução das emissões de GEE, e identificou oito áreas estratégicas de intervenção para contrariar os impactos de futuros eventos climáticos extremos. Em 2018, o governo de Moçambique ratificou o Acordo de Paris, a que se seguiu a apresentação das suas primeiras NDC (Contribuições Nacionalmente Determinadas). O governo de Moçambique reconhece



que é necessário o desenvolvimento de acções de sensibilização e capacitação sobre os efeitos das alterações climáticas junto dos vários actores e partes interessadas. Para o efeito, em 2014, foi criada a Unidade de Coordenação das Alterações Climáticas, que tem por missão supervisionar e coordenar todas as actividades operacionais relacionadas com as alterações climáticas no país. Mais recentemente, Moçambique iniciou o processo de desenvolvimento do seu NAP (Plano Nacional de Adaptação) com o objectivo de contribuir para uma maior integração das questões das alterações climáticas nos processos de planeamento a todos os níveis, a médio e longo prazo, respondendo aos desafios assumidos nas NDC apresentadas.

No momento presente, os sectores com maior potencial para criar oportunidades de mitigação e adaptação às alterações climáticas em Moçambique são a conservação de ecossistemas marinhos e costeiros, o carbono azul, a energia renovável, a pesca e o turismo.

A conservação e restauração de ecossistemas “chave”, bem como de ecossistemas de carbono azul são absolutamente fundamentais para o desenvolvimento de uma economia azul sustentável e resiliente do ponto de vista climático. Este é um sector que requer acção no curto-prazo.

A produção de energia renovável marinha e costeira é igualmente essencial. Mesmo que o potencial de produção de energia renovável marinha não se encontre totalmente estudado em Moçambique, é essencial apostar no seu desenvolvimento, não apenas por forma a cumprir uma agenda climática, mas também por forma a suprir as necessidades da população moçambicana. Assim, no curto prazo devem ser efectivados esforços para a avaliação do potencial de produção de energia renovável no país, a várias escalas (local a regional).

A pesca, em especial a artesanal, apresenta de igual forma uma elevada importância social e económica em Moçambique. A melhoria das práticas de pesca, a redução de práticas destrutivas, e o aumento da literacia e capacitação das comunidades (piscatórias) costeiras são eixos chave para o desenvolvimento de uma economia azul sustentável.

Finalmente, devido ao elevado potencial de turismo da natureza em Moçambique, o desenvolvimento de actividades e produtos turísticos associados a ecossistemas marinhos e costeiros resilientes e saudáveis tem o potencial de contribuir para a conservação dos mesmos, aumento da resiliência ecológica, mas também aumento da resiliência social e económica através da oportunidade de envolver as comunidades locais no sector (e.g., guias turísticos).

Apesar de apresentar um elevado potencial de crescimento, e uma elevada relevância do ponto de vista social e ambiental, a aquacultura marinha ainda está numa fase inicial de expansão em Moçambique, pelo que encerra um elevado potencial, mas no médio prazo.

A EDEA tem um papel decisivo no desenvolvimento dos sectores identificados. Ao identificá-los como sectores prioritários para o cumprimento de uma agenda climática, estará a suportar o seu crescimento, o que constitui o primeiro passo para que os referidos sectores sejam reconhecidos como



“chave”, e para que se possam identificar e ultrapassar os constrangimentos e desafios que impedem o seu crescimento.

Análise por sectores

Conservação da biodiversidade e serviços dos ecossistemas

A grande diversidade de espécies e habitats existentes ao longo da faixa costeira e no espaço marítimo de Moçambique contribui significativamente para o desenvolvimento social e económico do país, em especial no que diz respeito ao bem-estar e subsistência das comunidades costeiras. Entre os principais impactos das alterações climáticas a nível da biodiversidade e serviços dos ecossistemas, em Moçambique e globalmente, encontram-se a perda de biodiversidade, a perda de ecossistemas chave, alterações na funcionalidade dos ecossistemas, e alterações na composição dos ecossistemas. Um dos ecossistemas chave de Moçambique mais impactado é o das florestas de mangal. A sua degradação implica a perda de áreas de reprodução e crescimento para espécies marinhas e costeiras, mas também a diminuição da protecção costeira contra fenómenos climáticos extremos e erosão, contribuindo para um aumento da vulnerabilidade ambiental e social face às alterações climáticas. Também os recifes de coral, que são um importante recurso natural em Moçambique, com elevada relevância para as comunidades costeiras que praticam pesca tradicional, mas também devido ao enorme potencial para o desenvolvimento do turismo, poderão registar perdas significativas devido ao aquecimento dos oceanos, à subida do nível do mar e ao aumento da frequência de eventos climáticos extremos.

A conservação de espécies e habitats marinhos e costeiros, em especial espécies e habitats de elevada importância ecológica, é uma estratégia reconhecida globalmente para suportar a resiliência às alterações climáticas. Ao limitarem, total ou parcialmente, a ocorrência de usos e actividades humanas, as áreas protegidas contribuem para aumentar a resiliência dos ecossistemas marinhos e costeiros, contribuindo dessa forma para a manutenção dos serviços e benefícios providenciados pelos mesmos. Embora nem todos os ecossistemas saudáveis sejam capazes de resistir aos efeitos do aquecimento do oceano e da acidificação, a sua resiliência será sempre superior se os mesmos não estiverem sujeitos a outras pressões locais que funcionam de forma cumulativa. De facto, a criação de áreas de “não uso” (isto é, interditas ao desenvolvimento de actividades humanas, ou presença humana de qualquer tipo) pode desempenhar um papel importante na adaptação das zonas costeiras aos efeitos das alterações climáticas. Por um lado, estas áreas permitem a dinâmica natural dos ecossistemas costeiros (e.g., recuo e avanço da linha de costa em faixas arenosas), por outro protegem as comunidades humanas dessas mesmas alterações (e.g., perda de infraestruturas). Ao mesmo tempo, a protecção e conservação de “refúgios climáticos” é considerada uma “estratégia inteligente” para a adaptação às alterações climáticas. Estes refúgios correspondem a áreas naturalmente mais protegidas dos efeitos das alterações climáticas, que funcionam como um refúgio para espécies e habitats marinhos, contribuindo dessa forma para o aumento (ou manutenção) da sua resiliência.

Alguns ecossistemas em particular têm um papel fundamental na implementação de estratégias e acções de adaptação. Por exemplo, os recifes de coral funcionam como um “quebra-mar” natural



offshore, contribuindo para minimizar os impactos das tempestades e das ondas, e protegendo dessa forma as zonas costeiras de Moçambique de fenómenos de erosão costeira. Da mesma forma, as florestas de mangal e as pradarias de ervas marinhas contribuem significativamente para a protecção costeira em Moçambique. O estabelecimento de áreas de protecção, ou mesmo de restauração, para estes ecossistemas é uma medida de adaptação fundamental para minimizar os potenciais efeitos de eventos climáticos extremos. Em Moçambique, é reconhecido o papel fundamental da conservação e restauração das florestas de mangal. Existem múltiplas iniciativas com este propósito a serem desenvolvidas a nível local e nacional (e.g., Projecto MozNorte). Ainda assim, existe um grande uso dos mangais por parte das comunidades costeiras (e.g., construção de canoas, estacas, carvão, lenha para cozinhar). É necessário ter em conta as diferentes utilizações (e.g., utilização para construção de canoas têm uma importância cultural) e as especificidades de cada comunidade para que seja possível identificar alternativas sustentáveis (e.g., a utilização de fornos solares como alternativa à lenha de mangal para cozinhar pode ter resistência por parte das populações devido à perda do tradicional sabor “fumado”). Da mesma forma, é reconhecida a necessidade de conservação de “áreas chave para a biodiversidade” (KBA) em Moçambique. Estas são consideradas áreas que contribuem significativamente para a persistência global da biodiversidade. Foram identificadas 30 KBA em Moçambique, das quais apenas quatro são marinhas, mas nove são costeiras e três abrangem águas interiores. Note-se que a KBA “Marromeu-Gorongosa” abrange a linha de costa, uma parte do delta do Zambeze e ainda o lago Urema e o rio Pungué.

A conservação e a restauração de ecossistemas de “carbono azul” são estratégias reconhecidas internacionalmente para a mitigação das alterações climáticas. Áreas onde existem florestas de mangal, pradarias de ervas marinhas, sapais e/ou recifes de coral saudáveis desempenham um papel fundamental enquanto sumidouros de carbono, uma vez que estes ecossistemas capturam e armazenam grandes quantidades de carbono da atmosfera. O aumento do número e/ou dimensão das áreas protegidas que integrem estes ecossistemas pode assim contribuir substancialmente para aumentar a capacidade de armazenamento de carbono e mitigar as alterações climáticas. As zonas costeiras de Moçambique têm um elevado potencial a este nível, devido à extensa distribuição de ecossistemas de carbono azul. No entanto existem outras formas de sequestro e armazenamento de carbono azul. Por exemplo, as espécies de grandes baleias (tais como as baleias de bossa, muito comuns em Moçambique) apresentam um elevado potencial de captura de carbono. Assim, iniciativas que suportem a conservação e restauração de populações de grandes baleias podem contribuir para a mitigação das alterações climáticas.

Comunidades costeiras

Tal como em outros países da região do Oceano Índico Ocidental (WIO), cerca de 1/3 da população Moçambicana (c. 30 milhões de habitantes em 2020) habita em distritos costeiros, dependendo directa e indirectamente de recursos marinhos e costeiros para bens e serviços, subsistência e rendimento. Moçambique apresenta uma elevada dependência do consumo de peixe como fonte de proteína e a pesca artesanal, que ocorre ao longo de toda a costa do país, é a mais importante em Moçambique em



termos de desembarques e emprego, com milhões de pescadores artesanais a dependerem da pesca como fonte de rendimento e subsistência. Esta situação faz com que Moçambique seja particularmente susceptível aos riscos de segurança alimentar decorrentes das alterações climáticas: a perda de acesso a recursos de pesca devido a mudanças nas condições oceânicas pode originar ou potenciar crises sanitárias nacionais.

Limitações financeiras e sociais, tais como níveis baixos de nutrição, redes sociais fracas, desemprego, e níveis elevados de utilização de biomassa (destruição de florestas de mangal para produção de lenha devido à falta de acesso a recursos energéticos), determinam uma reduzida capacidade de adaptação das comunidades para responder a pressões naturais e humanas, tais como aos efeitos das alterações climáticas. As comunidades costeiras de Moçambique apresentam ainda uma elevada vulnerabilidade social a desastres naturais e eventos climáticos extremos, tal como verificado durante os ciclones tropicais Idai e Kenneth que resultaram em cheias e inundações que provocaram elevadas perdas humanas e económicas (cerca de 1,5 milhões de pessoas foram afectadas, mais de 1500 ficaram feridas, e verificou-se um surto de cólera com cerca de 6800 casos registados). Os danos e perdas de infraestruturas foram estimados em 3,2 mil milhões de dólares, sendo as infraestruturas de transporte e energia as mais afectadas.

Pesca e aquacultura

Os efeitos das alterações climáticas nos ecossistemas marinhos e nas condições físico-químicas do oceano estão, de uma forma geral, a provocar a redistribuição, espacial e temporal, dos organismos marinhos, com espécies a movimentarem-se para latitudes mais elevadas (em direcção às regiões polares) ou para camadas mais profundas do oceano, sendo expectável que se verifique um aumento da diversidade de espécies em latitudes subtropicais e temperadas, e uma diminuição da mesma em latitudes tropicais. Isto afecta actividades humanas como a pesca - tanto artesanal como industrial - através de modificações na localização, produtividade, e diversidade dos recursos marinhos. Os organismos com conchas e esqueletos compostos por carbonato de cálcio são os mais afectados pela acidificação, embora os efeitos variem largamente entre espécies e grupos taxonómicos. A subida no nível médio do mar, bem como o aumento da frequência e intensidade de eventos climáticos extremos irão também afectar a pesca, promovendo a perda de habitats costeiros essenciais para a reprodução e crescimento de juvenis de recursos de pesca (e.g., mangais, recifes de coral, pradarias de ervas marinhas) e potenciando uma intensificação na perigosidade no mar, aumentando o risco de destruição de infraestruturas e material de pesca, e a vulnerabilidade das comunidades piscatórias. A Estratégia Nacional de Adaptação e Mitigação das Alterações Climáticas de Moçambique para 2013-2025 identifica a pesca como um sector particularmente vulnerável às alterações climáticas devido ao seu importante papel no desenvolvimento económico e social do país, sendo expectável que os efeitos das alterações climáticas impactem significativamente a actividade de pesca, com diminuições no potencial máximo de captura entre 7-14% em 2050, e entre 10-35% em 2100.



A aquacultura é outro sector de actividade que pode ser significativamente afectado pelos efeitos das alterações climáticas. A migração de condições térmicas óptimas - decorrente do aquecimento do oceano - irá beneficiar o cultivo de espécies com maiores amplitudes térmicas e limites térmicos mais elevados (por exemplo, maior metabolismo e taxas de crescimento), enquanto que espécies marinhas com menores amplitudes térmicas óptimas e limites térmicos mais baixos irão sofrer uma maior mortalidade e um declínio de produtividade. Da mesma forma, as condições ambientais para o desenvolvimento de determinadas culturas irão ser afectadas por alterações na cadeia alimentar devido a mudanças na distribuição da produção primária - por exemplo, se a produção primária diminuir numa região as culturas de bivalves serão largamente prejudicadas. Uma vez que a aquacultura está limitada a áreas relativamente reduzidas do espaço marinho (e.g., jaulas), em especial quando comparada com outras actividades e usos do oceano como a pesca ou o transporte marítimo, e uma vez que a densidade populacional dos organismos cultivados é superior à naturalmente presente nos ecossistemas marinhos, o aumento de ocorrência de doenças infecciosas devido a mudanças climáticas (e.g., parasitas, bactérias, vírus) pode ter impactos muito significativos. Devido a esta escala espacial mais limitada, os efeitos dos *blooms* de algas tóxicas em organismos cultivados são também mais graves, com consequências de especial relevância para a saúde humana. Mais uma vez, o aumento de intensidade e frequência de eventos climáticos extremos irá intensificar a perigosidade no mar, potenciando danos em infraestruturas (e.g., jangadas, linhas, jaulas), bem como a perda de stocks cultivados. Note-se que os programas de aquacultura rural podem contribuir significativamente para a segurança alimentar e para melhorar os padrões e condições de vida das populações.

Num contexto de alterações climáticas, é necessário definir estratégias para aumentar a resiliência da actividade de pesca. A diversidade, densidade e localização dos recursos de pesca vão sofrer alterações, e nesse contexto é necessário adaptar a gestão da pesca. Uma das formas através das quais a pesca pode contribuir para a adaptação às alterações climáticas é através da sensibilização e capacitação das comunidades piscatórias, em especial as da pesca de pequena escala. Por forma a assegurar uma gestão local dos recursos baseada numa abordagem participativa, é necessário aumentar a literacia do oceano e das alterações climáticas. Capacitar as populações humanas é uma forma de aumentar a sua resiliência social e um caminho importante para contribuir para a adaptação ao clima. A sensibilização para os impactos das alterações climáticas nas zonas marinhas e costeiras, e a promoção da participação das partes interessadas na identificação, concepção e desenvolvimento de soluções são abordagens vitais.

A resiliência do sector das pescas pode também ser aumentada através da promoção da aquacultura sustentável (reduzindo as pressões sobre a pesca selvagem e aumentando a resiliência das comunidades costeiras), da regeneração de viveiros chave e áreas de reprodução para espécies de peixe (e.g., mangais, pradarias de ervas marinhas, recifes de coral), da melhoria dos conhecimentos e competências dos pescadores em pequena escala, e do reforço das medidas de controlo e gestão. A aquacultura de algas marinhas em grande escala é também uma via identificada para promover a captura de carbono azul e dessa forma contribuir para minimizar os efeitos das alterações climáticas. A promoção da aquacultura permite também uma menor dependência da pesca e uma menor vulnerabilidade à insegurança alimentar.



Turismo costeiro e marinho

Os efeitos das alterações climáticas no turismo marinho e costeiro variam grandemente com o tipo de actividade desenvolvida (por exemplo, observação de baleias, mergulho, *snorkeling*, surf, vela, ou pesca recreativa), bem como com a região afectada. O aquecimento do oceano provoca alterações nas espécies e habitats marinhos, algumas das quais essenciais para o desenvolvimento de actividades turísticas (por exemplo, o “branqueamento” de recifes de coral em regiões tropicais leva a uma redução na procura de actividades turísticas de mergulho, *snorkeling* ou fotografia submarina), tal como mudanças nos padrões de circulação de ventos e correntes decorrentes das alterações climáticas podem afectar actividades tais como o surf, *windsurf*, *kitesurf*, e vela. Simultaneamente, a subida do nível do mar e o aumento de frequência e intensidade de eventos climáticos extremos, podem comprometer a integridade de infraestruturas de apoio (por exemplo, hotéis, restaurantes, embarcações). O aparecimento de novas doenças e agentes patogénicos pode também ter um impacto negativo no turismo devido a questões de saúde humana, limitando actividades que impliquem um contacto directo com o ambiente marinho (por exemplo, mergulho, *snorkeling* ou uso balnear). Todos os impactos acima referidos, particularmente os que afectam a existência de ecossistemas saudáveis, tornam o turismo costeiro em Moçambique, muito vulnerável aos efeitos das alterações climáticas. Sendo o maior potencial de desenvolvimento e crescimento relativo a segmentos específicos do turismo costeiro, nomeadamente os desportos náuticos, mergulho, pesca desportiva, ecoturismo, ou observação de fauna marinha, entre outros, este desenvolvimento e crescimento podem ser especialmente impactados pelos efeitos das alterações climáticas, face à dependência que os segmentos referidos apresentam de serviços dos ecossistemas e de uma boa qualidade ambiental. É também necessário prever investimentos em equipamentos de suporte (e.g., hotéis e resorts) mais resilientes a fenómenos climáticos (e.g., ciclones tropicais e subida do nível do mar) bem como a requalificação dos que foram por eles afectados.

Transporte marítimo e portos

As redes de transporte internacional serão afectadas pela abertura de novas rotas navegáveis nas regiões polares, particularmente no Ártico, devido ao aquecimento do oceano e conseqüente redução de extensão e espessura da cobertura de gelo marinho em regiões polares mas também pela realocação de portos marítimos devido à subida do nível do mar, erosão costeira e aumento da frequência de tempestades e outros eventos climáticos extremos, bem como por alterações nos padrões de circulação (e.g., força do vento e altura das ondas que influenciarão o (maior) risco de incidentes de navegação. Moçambique tem uma grande importância geopolítica, permitindo o acesso ao mar a países interiores (e.g., Zimbabué, Zâmbia, Malawi e Suazilândia, bem como a alguns territórios da África do Sul). Além dos três grandes portos - Nacala, Beira e Maputo - e de um conjunto de portos comerciais de menores dimensões - Pemba, Topuito, Quelimane e Inhambane -, estão planeados investimentos relevantes em novas infraestruturas portuárias ao longo da costa (e.g., porto de Macuse e porto de águas profundas de Techobanine), bem como expansões e modernizações dos portos existentes. Moçambique apresenta um elevado potencial de crescimento do sector portuário,



sobretudo com a perspectiva de desenvolvimento da cabotagem e de novas áreas de negócio no Norte do país, mas também nas regiões Sul e Centro, o que exigirá um maior investimento e a adaptação dos portos aos requisitos do transporte marítimo internacional, bem como à grande vulnerabilidade a efeitos da erosão e danos em infraestruturas decorrentes das alterações climáticas.

O desenvolvimento de portos neutros em carbono é também uma via para a mitigação das alterações climáticas. Os portos azuis caracterizam-se por utilizar tecnologia inteligente e por apoiar a manutenção de um bom estado ambiental. Por exemplo, através da transição para combustíveis de baixas ou zero emissões ou através da utilização de fontes de energia renováveis (e.g., hélices eólicas), os portos azuis podem contribuir para a redução das emissões de GEE. De facto, actualmente, 45%-55% das emissões ocorrem enquanto as embarcações se encontram nos portos. A promoção da armazenagem de carbono azul nos solos dragados em áreas portuárias, bem como a utilização de solo dragado como material de fundação para ecossistemas de carbono azul, são também oportunidades de contribuir para a mitigação das alterações climáticas.

Energia (renovável e fóssil) e indústria extractiva

Os principais impactos para as energias renováveis marinhas virão de alterações nos padrões de vento (por exemplo, velocidade e densidade de energia) e nos padrões das ondas esperados em cenários climáticos futuros. É também expectável que a subida do nível do mar afecte os dispositivos de energia renovável (ondas ou vento) que estão ancorados em águas pouco profundas. Paralelamente, o aumento da frequência e intensidade de eventos climáticos extremos como ciclones e furacões são susceptíveis de aumentar o risco de manutenção das infraestruturas e limitar os procedimentos de operacionais de manutenção das mesmas. No que respeita à mineração do fundo marinho, esta é igualmente vulnerável a eventos climáticos extremos, esperando-se que o aumento da frequência de tempestades e furacões ameace as infraestruturas de mineração e aumente o perigo no mar, limitando os procedimentos operacionais. O risco de sobrevivência das infraestruturas é de especial importância quando estão a ser extraídas substâncias perigosas, tais como hidrocarbonetos, caso em que a danificação de infraestruturas pode representar desastres ambientais com efeitos generalizados e duradouros. Moçambique possui um grande potencial para a produção de energia, quer de origem fóssil quer renovável. O Atlas das Energias Renováveis de Moçambique revela que o país possui um potencial total de 23.000 GW com base em recursos renováveis (e.g., solar, eólica, geotérmica). Contudo, mais de 60% da energia total consumida anualmente em Moçambique provém da combustão de biomassa (lenha e carvão vegetal), e apenas cerca de 30% da população tem acesso a electricidade. As indústrias extractivas minerais em Moçambique têm aumentado a geração de rendimentos locais e a qualidade de vida das populações através do aumento do emprego e a responsabilidade social. No entanto, à escala industrial a mesma actividade acarreta riscos para a saúde humana e para o ambiente. Num contexto de alterações climáticas, esses mesmos riscos podem ser exacerbados.



A redução das emissões de GEE é essencial para mitigar os efeitos das alterações climáticas no oceano. A expansão da produção da energia renovável do oceano (e.g., vento, ondas) é uma das estratégias mais consensuais para reduzir as emissões de GEE. Em Moçambique, a produção de energia através de fontes renováveis como a solar e a eólica é também essencial para o bem-estar social e o desenvolvimento económico, aumentando o acesso à energia por parte das populações rurais e urbanas e promovendo práticas ambientais sustentáveis. Desta forma, está-se a contribuir para aumentar a resiliência social das populações, o que por sua vez contribui paralelamente para aumentar a sua capacidade adaptativa. A par com o desenvolvimento da energia do oceano, uma das oportunidades para contribuir para a mitigação das alterações climáticas é a produção e fornecimento de energia descentralizada e “*off-grid*” para suportar as comunidades costeiras de Moçambique (e.g., solar). A identificação de fontes de biomassa alternativas aos mangais (e.g., macroalgas) também constituem uma solução potencial.

Objectivos estratégicos

- a) Assegurar uma actuação antecipada, preventiva e minimizadora das causas das mudanças climáticas, contendo medidas para mitigar as mudanças climáticas, abordando as emissões antropogénicas por fontes e remoção por escoadouros de todos os gases de estufa não controlados pelo Protocolo de Montreal e, para a adaptação dos impactos das mudanças climáticas, desenvolvendo e elaborando planos apropriados e integrados para a gestão quer das zonas costeiras, quer ainda dos recursos hídricos e dos recursos agrícolas, bem como para a protecção e reabilitação de áreas afectadas pela seca e desertificação, assim como pelas cheias.
- b) Pôr em prática planos de adaptação e mitigação da susceptibilidade às mudanças climáticas, bem como modelos sustentáveis de gestão do risco e do território costeiro investindo/ desenvolvendo o conhecimento científico sobre dinâmica costeira actual e em cenários de mudança climática, adoptando métodos de protecção costeira alinhados com as melhores práticas internacionais (soluções de protecção baseadas na natureza) e que evitem erros de planeamento e de intervenção reconhecidos em outros litorais
- c) Aprofundar as iniciativas relacionadas com a conservação e restauração das florestas de mangal, pradarias de ervas marinhas, sapais e/ou recifes de coral e o aumento do número e/ou dimensão das áreas de conservação que integrem estes ecossistemas que desempenham um papel fundamental enquanto sumidouros de carbono, explorando a possibilidade de estabelecer áreas de protecção, ou mesmo de restauração desses ecossistemas (de carbono azul), mas tendo em conta as utilizações tradicionais dos mangais por parte das comunidades costeiras e as especificidades de cada comunidade para que seja possível identificar alternativas sustentáveis.
- d) Prever áreas de “não uso” (interditas ao desenvolvimento de actividades humanas, ou presença humana de qualquer tipo) que podem desempenhar um papel importante na adaptação das zonas costeiras aos efeitos das alterações climáticas, permitindo, por um lado, a dinâmica natural dos ecossistemas costeiros (e.g., recuo e avanço da linha de costa em faixas arenosas)



e, por outro protegendo as comunidades humanas dessas mesmas alterações (e.g., perda de infraestruturas) e, ainda, a protecção e conservação de “refúgios climáticos” é considerada uma “estratégia inteligente” para a adaptação às alterações climáticas que corresponde a áreas naturalmente mais protegidas dos efeitos das alterações climáticas, que funcionam como um refúgio para espécies e habitats marinhos, contribuindo dessa forma para o aumento (ou manutenção) da sua resiliência.

- e) Aumentar a literacia do oceano e das alterações climáticas, sensibilização e capacitando as comunidades piscatórias, em especial as da pesca de pequena escala e definindo estratégias para aumentar a resiliência da actividade de pesca e a sua adaptação às alterações climáticas, nomeadamente promovendo a participação das partes interessadas na identificação, concepção e desenvolvimento de soluções.
- f) Apostar na aquacultura sustentável reduzindo as pressões sobre a pesca selvagem, aumentando a resiliência das comunidades costeiras e reduzindo a vulnerabilidade à insegurança alimentar, regenerando viveiros chave e áreas de reprodução para espécies aquáticas (e.g., mangais, pradarias de ervas marinhas, recifes de coral) e na aquacultura de algas marinhas em grande escala que é também uma via identificada para promover a captura de carbono azul e contribuir para minimizar os efeitos das alterações climáticas.
- g) Criar manuais de boas práticas para o sector do turismo que conduzam a investimentos em equipamentos de suporte (e.g., hotéis e resorts) mais resilientes a fenómenos climáticos bem como a uma requalificação adaptada dos que foram por eles afectados.
- h) Procurar o desenvolvimento de portos neutros em carbono (portos azuis) e adaptação dos existentes, utilizando tecnologia inteligente e apoiando a manutenção de um bom estado ambiental, por exemplo, através da transição para combustíveis de baixas ou zero emissões ou através da utilização de fontes de energia renováveis (e.g., eólicas), que permitam contribuir para a redução das emissões de GEE e promovendo a armazenagem de carbono azul nos solos dragados em áreas portuárias.
- i) Apostar no estudo e no desenvolvimento do potencial de produção de energia renovável (e.g., vento, ondas, solar) de forma a cumprir uma agenda climática, reduzindo as emissões de GEE, mas também para contribuir para o bem-estar social e o desenvolvimento económico, aumentando o acesso à energia para as comunidades costeiras e promovendo práticas ambientais sustentáveis, identificando também fontes de biomassa alternativas aos mangais (e.g., macroalgas).

Iniciativas prioritárias

- i) Promover infraestruturas e equipamentos costeiros resilientes a fenómenos climáticos e à erosão costeira, visando reduzir a vulnerabilidade das comunidades costeiras, dos empreendimentos turísticos e das áreas portuárias aos efeitos das mudanças climáticas,



- adoptando métodos de protecção costeira alinhados com as melhores práticas internacionais (soluções de protecção baseadas na natureza.
- ii) Investir em acções de intervenção combinadas de poupança de emissões de gases de efeito de estufa dos diversos sectores, promovendo iniciativas de substituição de combustíveis de alto teor de carbono e não-renováveis por combustíveis de baixo teor de carbono ou renováveis.
 - iii) Estabelecer áreas de protecção e/ou de restauração dos ecossistemas que contribuem para a protecção costeira, são refúgio para espécies e habitats marinhos e potenciam o carbono azul (florestas de mangal, pradarias de ervas marinhas, sapais e/ou recifes de coral), em articulação com as comunidades costeiras para que seja possível identificar alternativas sustentáveis.
 - iv) Desenvolver acções de sensibilização e capacitação sobre os efeitos das alterações climáticas junto dos vários actores e partes interessadas e, particularmente, capacitando as comunidades piscatórias, para aumentar a resiliência da actividade de pesca.

Desafio 4. Comunidades

Apesar dos altos investimentos em mega-projectos, na promoção da pesca de pequena escala e aquacultura, e do turismo costeiro e comunitário, a economia nacional continua fundamentalmente rural e de baixa renda, com um PIB *per capita* de 500 dólares (em 2021), considerado um dos mais baixos do mundo. Apesar de cerca de 1/3 da população moçambicana viver ao longo da linha de costa⁵⁰ devido à facilidade de acesso aos recursos marinhos e costeiros (que servem de base à sua subsistência) e à existência de oportunidades relativamente a serviços e indústrias tais como turismo, comércio e portos, a mesma continua pobre, sendo frequentemente excluída do processo de tomada de decisões, o que agudiza o índice de pobreza já bastante alto, cotado em 2015 em 48,4% (*Nota: existem dados mais recentes?*).

Neste quadro, a EDEA deve assegurar não só alternativas económicas à extracção dos recursos marinhos, mas também a participação das comunidades no processo de desenvolvimento marinho e costeiro integrado e a promoção da capacidade técnica e educação da mulher e jovens, habilitando-os para um maior acesso aos recursos e oportunidades de emprego.

A agricultura, a pesca, a exploração de recursos florestais, a extracção tradicional de sal, o comércio de produtos extraídos do mar ou da terra, a caça e o artesanato, são algumas das actividades que compõem a economia familiar dos agregados rurais costeiros. O uso desses bens e dos serviços de ecossistemas, significa menos dependência da economia monetária. Como meios de subsistência, as

⁵⁰ Censos 2017. Dados dos Distritos costeiros



famílias utilizam outros recursos naturais como a lenha para cozinhar, iluminação e venda, o carvão, mel, plantas silvestres e a madeira, palha e argila como materiais de construção das suas habitações.

A agricultura na zona costeira está voltada para a produção de produtos alimentares básicos e com uma lógica de assegurar a subsistência, com baixa integração nos mercados e sem acesso a capitais. Note-se que a comercialização de produtos agrícolas de produção própria tem sido muito baixa, por causa da baixa produção e pela função alimentar que a maior parte das culturas desempenham. Existe uma agricultura itinerante onde os terrenos são periodicamente abandonados e novas áreas abertas através de ciclos de corte e queima da vegetação, verificando-se uma alta produtividade por unidade de área (e muito pouca sustentabilidade no global), dada a eficiência do uso de recursos (terra, mão-de-obra familiar e água para irrigação) no cultivo. Existe também agricultura dita de conservação, que utiliza, geralmente, uma cultura de cada vez, diversificando-se de forma rotativa, e que implica o uso de herbicidas específicos a cada cultura que, em princípio, não se pode adaptar a culturas seguintes.

A pesca artesanal tem uma enorme importância social e local e tem sido, por tradição, uma importante base de subsistência para muitas populações da costa que, na sua maioria, dependem da pesca e das actividades com ela relacionadas. Actualmente a sua produção é comercializada nas grandes cidades e nos países vizinhos. Nesta pesca, o espaço de produção, sustento, vida, organização, reprodução social e actividade laboral, estão sob o princípio da produção de valor-de-uso, mesmo que uma significativa parte da produção seja comercializada. A colheita de invertebrados nas zonas entre-marés, por ser uma actividade praticada principalmente por mulheres e crianças, tem um importante valor social e também ocupa um lugar importante na sobrevivência das populações costeiras.

A venda do sal das salinas de pequena escala contribui para a sustentabilidade dos pequenos produtores e para a continuidade da empregabilidade da força de trabalho local. No entanto os impactos sociais são negativos, relacionados com o uso de mão-de-obra barata, e com danos na saúde dos indivíduos que ali trabalham, nomeadamente nas partes do corpo que ficam em contacto directo com o sal (os pés e as mãos), por insuficiência e/ou falta de equipamentos de protecção pessoal.

O comércio na zona costeira é basicamente informal e é fortemente influenciado pelos transportes e comunicações. A maioria das comunidades costeiras possuem duas “linhas” de acesso que permitem ter mais de um sistema de transporte: a via marítima e a rodoviária. Porém, os acessos a partir dos principais eixos rodoviários e os troços que ligam as comunidades costeiras, e são de grande importância para o escoamento do pescado e para a entrada de outros produtos, são, na maior parte, constituídos por vias secundárias, terciárias, vicinais ou não classificadas, o que condiciona directamente a comercialização, seja de produtos locais, seja de bens de outras zonas.

Ainda relativamente à comercialização, os grandes mercados, alguns convencionais, estão nas vilas de maior concentração populacional, e geralmente com alguma infraestrutura de cimento. Na maioria das comunidades existem locais de concentração informais, onde pequenos itens (desde alimentos manufacturados, agrícolas até insumos de pesca) são transaccionados. Nos últimos anos, têm vindo a ser efectuados investimentos, principalmente nas províncias do Norte e Centro, de Cabo Delgado a



Inhambane, em unidades de saúde, escolas, fontes de água, vias de acesso, redes de transporte e fornecimento de energia eléctrica e outras infraestruturas de apoio directo à produção. Estes investimentos pretendiam/pretendem contribuir para a redução da pobreza e melhorar a segurança alimentar através da intensificação da produção pesqueira e melhorar a renda das comunidades costeiras.

O desenvolvimento das áreas de conservação, o turismo, as actividades marítimo-turísticas (desporto náutico, mergulho e observação de corais e outros) e a exploração de hidrocarbonetos no litoral costeiro moçambicano, entram em conflito com as actividades de pesca artesanal e exploração de outros recursos da terra, em maior ou menor escala, sendo a intensificação do turismo e a exploração mineira actividades potenciais para o agravamento desta situação. Embora estas actividades possam contribuir para o desenvolvimento socioeconómico das comunidades rurais, o que se tem verificado é que estas recebem pouca (ou nenhuma) infraestrutura e benefícios para melhor desenvolver suas actividades, o que dificulta a sua inclusão social e económica.

Ameaças muito relevantes estão associadas à inundação costeira e ao recuo da linha de costa, em locais com ocupação demasiado próxima do mar. Existem numerosos exemplos de ocupação que se expandiu ou instalou sobre a duna primária (removendo-a em alguns casos) para dar lugar a construções, vias de comunicação e outras infraestruturas. Esta opção diminui a protecção natural oferecida pelas dunas colocando em risco valores, pessoas e actividades que habitam ou utilizam a margem terrestre. Sistemas costeiros, como os de mangal, actuam também como amortecedores naturais da energia das ondas e a sua remoção/destruição prejudica gravemente essa função.

As variáveis relacionadas com o género são extremamente importantes na distinção e delimitação dos papéis e responsabilidades sociais das comunidades locais: em grande parte dos casos as mulheres assumem as responsabilidades nas tarefas domésticas, nomeadamente cozinhar, recolher lenha, busca de água, determinadas actividades agrícolas, cuidar das crianças, ser responsável por e criar animais de pequeno porte (aves, cabritos, porcos e outros) e cuidar do celeiro. Os homens são responsáveis pela alimentação da família, e pela produção comerciável, cabendo também a estes a decisão final sobre a parte que deve ser vendida e a utilização do respectivo dinheiro. Na aquisição dos mantimentos da casa são os homens que geralmente procuram os mercados mais distantes e as mulheres adquirem mais nos “mercados” locais. A presença de mulheres no comércio “informal” de mercadorias (incluindo pescado) parece ter maior visibilidade em algumas comunidades com acesso minimamente facilitado à informação, à comunicação e às cidades, mas o comércio continua a ser uma actividade predominantemente masculina.

A saúde é a condição essencial para o desenvolvimento dos indivíduos, das comunidades e do país no geral, podendo a melhoria dos cuidados de saúde, através de investimentos nos sistemas de saúde, acelerar o crescimento económico e contribuir para o desenvolvimento sustentável. A educação, sobretudo das mulheres, joga um papel importante na saúde da população, em particular das crianças, sendo de notar que as pessoas com nível educacional mais elevado têm baixas taxas de morbilidade



por doenças agudas e crónicas mais comuns, independentemente dos factores básicos demográficos e do mercado de trabalho.

No entanto, e particularmente nas comunidades mais pequenas, vê-se ampliado o desafio nacional que resulta da elevada carga de doenças transmissíveis e não transmissíveis, incluindo o trauma, a malnutrição e os efeitos das mudanças climáticas. A malnutrição influencia negativamente o desenvolvimento físico e cognitivo das crianças, a produtividade dos indivíduos e consequentemente a economia. A magnitude das emergências de saúde pública tem resultado em novos riscos emergentes de doenças, aumento da frequência de surtos de doenças preveníveis por vacina, agravado pela existência de populações dispersas, crenças culturais e comportamentais nocivas à saúde, indisponibilidade de informação credível, inexistência de um sistema de referência e informação em saúde adequado e de apoio comunitário, que permita uma rápida resposta aos eventos que perigam a saúde das comunidades.

Ao longo dos últimos anos, a expansão de serviços comunitários, relacionados com a saúde, associada à escassez de recursos humanos, tem levado à introdução de outras categorias de actores comunitários, tendo sido institucionalizadas categorias de actores comunitários locais, tais como parteiras tradicionais e praticantes de medicina tradicional para actuarem na promoção e prevenção de doenças nas comunidades. Apesar destes esforços, observa-se uma fragmentação das intervenções, inadequado envolvimento comunitário, duplicação de esforços e lacunas na provisão do pacote de cuidados essenciais de saúde ao longo do ciclo da vida das pessoas.

Objectivos Estratégicos:

- a) Contribuir para a melhoria da qualidade de vida das comunidades costeiras e, simultaneamente, para a conservação da biodiversidade e para a protecção costeira, desenvolvendo e articulando iniciativas e investimentos de apoio a essas comunidades, assegurando o acesso adequado às zonas de pesca, o envolvimento de investidores e das comunidades locais na gestão sustentável dos recursos naturais e dos ecossistemas que asseguram a protecção costeira, mas também na qualificação dos aglomerados urbanos, infraestruturas e equipamentos, criando empregos e promovendo a capacitação em actividades complementares e/ou alternativas, melhorando a renda para as famílias.
- b) Melhorar a rede de actores comunitários ligados aos sectores de desenvolvimento local, tais como, água e saneamento, educação, agricultura e extensão rural, protecção dos mais vulneráveis e gestão de risco de emergências, entre outras áreas sociais, contribuindo para aperfeiçoar a implementação de políticas nacionais de desenvolvimento comunitário local e da criação do bem-estar das pessoas.
- c) Reforçar a integração das questões do género e direitos humanos nos instrumentos de governação, particularmente visando o empoderamento da mulher presente nas comunidades costeiras e a promoção da capacidade técnica e educação da mulher e dos jovens.



- d) Ampliar os esforços levados a cabo pelo país na promoção de saúde, prevenção de doença e expansão dos serviços de saúde através de brigadas móveis de saúde bem como agentes comunitários de saúde que residem nas comunidades, adequando as intervenções sobre as acções de prevenção de riscos individuais e colectivos de doença e criando maior responsabilidade de todos actores intervenientes na construção da saúde e bem-estar comum.
- e) Melhorar a formação, educação e sensibilização ambiental e, particularmente, o nível de consciencialização/ literacia sobre dinâmica costeira, o litoral, os oceanos e os planos de água interiores.

Iniciativas prioritárias:

- i. Reforçar e incentivar a criação de organizações comunitárias de base (incluindo Comitês de Gestão de Recursos Naturais, Conselhos Comunitários de Pesca, cooperativas e outras associações), e envolver estruturas de actores comunitários de desenvolvimento local bem como organizações locais de sociedade civil, na dinamização do envolvimento de actores locais na gestão participativa, podendo promover ao nível local o cumprimento das medidas de gestão na sua área de influência que tem como referência as comunidades específicas, os territórios e a faixa costeira adjacentes onde se desenvolvem as actividades com impacto local.
- ii. Desenvolver programas de incentivo à criação de empresas, capacitar e criar emprego para mulheres e jovens na cadeia de valor de produtos de pesca e aquacultura, mas também nas outras actividades que ocorrem na faixa costeira, espaço marítimo adjacente e águas interiores (turismo, extracção de recursos minerais, conservação da natureza), contribuindo para a melhoria da qualidade de vida das populações e, particularmente, das suas condições alimentares.
- iii. Promover a participação activa de todos os actores de desenvolvimento comunitário, e envolver as comunidades, lideranças e grupos de interesse locais (por exemplo: jovens, mulheres, idosos, pessoas com deficiência entre outros) para lidar com os determinantes sociais de saúde e mapear as necessidades e definição de prioridades locais nas suas áreas de saúde, garantindo que as populações tenham um rápido acesso aos serviços essenciais de saúde e à criação do seu bem-estar.
- iv. Produzir e divulgar informação sobre os valores naturais, gestão dos recursos marinhos, costeiros e das águas interiores e impactos dos usos e actividades nas zonas de maior sensibilidade, apoiando à realização de acções de educação ambiental junto das comunidades, mas também de outros actores-chave como, por exemplo, turistas, empresários e investidores.



6. ENVOLVIMENTO DO SECTOR PRIVADO E COMUNIDADES

6.1 MECANISMOS DE ATRACÇÃO E ENVOLVIMENTO DO SECTOR PRIVADO NA ECONOMIA AZUL

6.1.1 Enquadramento

O entendimento político-estratégico moçambicano e o enquadramento jurídico-legal e regulatório estabelecido da Economia Azul em Moçambique assumem a importância e as responsabilidades de coordenação e articulação entre as diferentes entidades da Administração Pública, nomeadamente através da Lei do Mar (Lei n.º 20/2019), com a constituição (em 2021) de um Conselho Nacional do Mar (CNM), a funcionar como órgão consultivo do Governo, bem como a estruturação de um quadro político e legal que inclui a definição da Política e Estratégia Marítima (POLMAR) e os diferentes processos da sua implementação (RJUEM, POEM, entre outros). Este enquadramento é muito importante para a atracção e envolvimento do sector privado na Economia azul de Moçambique.

Adicionalmente, o Governo, através do Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP) tem em curso a definição da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul (EDEA) para Moçambique. As linhas de orientação desta estratégia assumem a boa coordenação e articulação entre as diversas entidades do sector público, mas também definem, de forma clara e específica, que a implementação desta estratégia deve contar com uma forte intervenção do sector privado.

De facto, num mundo aberto e globalizado, o sector privado pode e deve ter um papel determinante para a geração de riqueza, a inclusão social, o conhecimento e o bem-estar das populações, em geral, e, em especial, das comunidades mais necessitadas, as quais constituem grandes desígnios da definição e implementação da Estratégia da Economia Azul de Moçambique.

Uma boa governação das actividades económicas tem de planear, organizar e concretizar uma adequada articulação entre os sectores público e privado, em especial na definição do papel de cada um destes sectores na estruturação e optimização das actividades económicas nacionais. A política económica deve levar em consideração a optimização desse papel, considerando as circunstâncias e as prioridades estratégicas e específicas de cada sector, as actividades económicas concretas que o compõem e a contribuição de valor de cada uma delas para a economia e interesse nacionais.

No quadro de uma adequada política económica e boa definição estratégica, a função, posicionamento e contribuição do sector privado na estruturação da cadeia de valor dos diferentes sectores económicos considerados nos Pilares Estratégicos da definição da Estratégia de Desenvolvimentos da Economia Azul, devem, necessariamente, ser diferentes de sector para sector, levando em consideração a melhor contribuição, de cada uma das partes, para o valor acrescentado da economia desse sector. No entanto,



a contribuição por parte do sector privado pode e deve ser sempre importante ou mesmo, em muitos casos, a determinante. O factor-chave para um bom resultado final é a boa articulação e o equilíbrio entre os interesses de todas as partes, públicas e privadas.

6.1.2 A estruturação de uma Cadeia de Valor

Os Pilares Estratégicos definem a organização das actividades económicas relacionadas com a Economia Azul. Estas actividades interrelacionam-se e agrupam-se, de forma sistémica, através da integração em sectores económicos específicos. As actividades interligadas que formam um sector económico devem estruturar-se de uma forma racional e em função de um conjunto de componentes, as quais, no seu conjunto, constituem a cadeia de valor do sector e, consoante a sua organização, determinam o seu maior ou menor valor e a sua contribuição para a economia.

As componentes na estruturação de uma cadeia de valor sectorial devem ser as seguintes, organizadas conforme apresentado na figura seguinte “Estrutura de uma Cadeia de Valor Sectorial”, abaixo:

- Estratégia/Organização
- Produção/Operações
- Logística/Distribuição
- Comercialização/Consumo



Fonte: Autor (JPE)

Figura 2 - Estrutura de uma Cadeia de Valor Sectorial

A contribuição de cada sector para a economia depende da melhor articulação e desempenho de todas e cada uma destas componentes da sua cadeia de valor. O desempenho final da cadeia e a sua contribuição para a economia dependem do papel, organização e eficácia no desempenho de cada uma das componentes. Nesse sentido, a organização da cadeia de valor deve garantir que a maior eficácia e o melhor desempenho em cada uma das componentes, sejam efectuados pelos agentes e actores económicos com melhores condições para o fazer, sejam eles entidades públicas, privadas ou mesmo público-privadas, consoante for o melhor caso.

Assim sendo, as componentes iniciais da cadeia de valor (estratégia/organização), que englobam as funções de concepção, do planeamento, definição de políticas e regulamentação, bem como a regulação e o controlo das actividades, são funções que devem competir predominantemente ao Governo e a entidades da Administração Pública. À medida que se avança na cadeia de valor, no



sentido da produção, logística e comercialização, a predominância do Sector Privado deve assumir relevância.

No entanto e como referido, uma estruturação de cadeia de valor sectorial é diferente de sector para sector e depende das características e circunstâncias específicas desse sector e da realidade da economia. De qualquer maneira, compete ao Sector Público, na sua função de estratégia, planeamento e organização, definir e preencher as falhas nas componentes que possam existir na boa estruturação e optimização das cadeias de valor, no sentido da melhor contribuição, desse sector específico, para a economia do país.

6.1.3 Os Factores determinantes para a atracção do Sector Privado

Uma economia nacional com um bom desempenho e um crescimento económico elevado é a base fundamental para a satisfação dos desígnios de uma adequada geração de riqueza, uma educação e conhecimento elevados, bem como a segurança e a garantia de um bem-estar, com sustentabilidade económica, social e ambiental.

Uma boa governação é aquela que consegue articular e otimizar os interesses e contribuições de todos os agentes nacionais, sejam eles do Estado governamental, das empresas e Sector Privado, da Sociedade Civil em geral ou das Comunidades específicas, em especial.

A atracção do Sector Privado para as actividades económicas é condicionada por um conjunto alargado de factores determinantes, os quais podem sintetizar-se nos seguintes, como articulado na figura seguinte:

- Enquadramento político-estratégico nacional
- Enquadramento jurídico-legal e regulatório das actividades
- Condições de operação, infraestruturas e conectividades
- Condições do financiamento e risco
- Condições de atractividade e competitividade dos mercados específicos

Factores	Enquadramento político-estratégico	Enquadramento jurídico-legal e regulatório	Condições de operação, infraestruturas e conectividades	Condições de financiamento e risco	Atractividade e competitividade dos mercados
----------	------------------------------------	--	---	------------------------------------	--

Fonte: Autor (JPE)

Figura 3 - Factores determinantes para a captação do sector privado

Os níveis de influência e determinabilidade de cada um destes factores é diferente de sector para sector, dependendo da vontade e capacidade das partes interessadas, mas, fundamentalmente, da cooperação e articulação entre os interesses e acções dessas partes e actores públicos e privados.



Nos capítulos seguintes, é feita uma avaliação da situação e do potencial para atracção de investimento e actores privados em cada um dos principais sectores de actividade incluídos nos Pilares Estratégicos da Economia Azul em Moçambique.

6.1.4 Os Mecanismos para atracção e envolvimento do Sector Privado

Os mecanismos que atraem os interesses e o envolvimento do Sector Privado para a Economia Azul dependem do tipo e condições específicas de cada sector económico em questão.

Os factores determinantes de atracção do Sector Privado, referidos no Capítulo anterior, são os que determinam a formação e a tomada de decisão de um actor privado em ter interesse e participar em certas actividades económicas nacionais. Adicionalmente, existe um conjunto de mecanismos (princípios, processos e instrumentos) que determinam o seu envolvimento efectivo e a continuidade na participação. Estes mecanismos criam as condições fundamentais de entrada e participação e dependem fortemente da vontade e capacidade de acção e articulação entre as diferentes partes e actores envolvidos, sejam essas articulações entre actores públicos e privados, privados e privados ou entre actores públicos e públicos.

Esses mecanismos são os apresentados na figura seguinte “Mecanismos de Envolvimento do Sector Privado”.

Mecanismos	Cooperação entre agentes	Associação entre actores	Parcerias público-privadas	Concessão de activos	Diversificação de financiamento e risco
------------	--------------------------	--------------------------	----------------------------	----------------------	---

Fonte: Autor (JPE)

Figura 4 - Mecanismos de Envolvimento do Sector Privado

A forma de operacionalizar esses mecanismos pode sistematizar-se da seguinte forma:

- **Cooperação nos objectivos e nos esforços** entre os diferentes agentes económicos intervenientes, ao longo de todas as componentes da cadeia de valor, no sentido de uma procura sistemática e permanente de melhores desígnios conjuntos e optimização das cadeias de valor e da sua contribuição para a economia nacional.
- **Associação entre actores económicos envolvidos**, nas suas várias formas (ex.: Associações, Alianças, Consórcios), para a execução de iniciativas e acções concretas de projectos, no sentido de serem criadas as condições de consolidação e ganhos de escala que levem à optimização das operações, à criação das condições de viabilidade e a uma maior rentabilidade e sustentabilidade dos projectos.
- **Constituição de Parcerias público-privadas**, no sentido de uma melhor articulação dos recursos e conhecimentos detidos por cada parte, idealmente com o envolvimento das



comunidades interessadas, de forma a otimizar e criar as condições para a viabilização e sustentabilidade de iniciativas e grandes projectos de interesse nacional.

- **Concessão de activos públicos para exploração privada**, no sentido de uma procura de optimização da aplicação dos recursos e do interesse da economia nacional.
- **Financiamento misto e diversificado (*blending*)**, no sentido de aumentar as fontes e capacidades dos recursos financeiros disponíveis, sejam públicos, privados ou de entidades terceiras interessadas, e garantir uma mais eficaz cobertura de risco para todas as partes envolvidas.

Estas associações e parcerias podem ser de ordem interna e nacional ou regional, mas também de ordem externa e global, entre actores e agentes públicos e privados internacionais.

6.1.5 Os Mecanismos de Atracção e Envolvimento do Sector privado nos diferentes Pilares estratégicos da Economia Azul em Moçambique

Pescas e Aquacultura

As actividades económicas do Pilar Estratégico de Pescas e Aquacultura da Economia Azul de Moçambique, considerando as potencialidades para a atracção e envolvimento de investidores privados e as características principais das suas cadeias de valor (cuja estruturação, como referido anteriormente inclui as componentes da estratégia, produção, logística e comercialização), podem segmentar-se em dois grandes tipos, como segue:

- Pesca artesanal e semi-industrial e aquacultura de pequena escala
- Pesca industrial e aquacultura de maior escala

A dimensão das operações e os efeitos de escala determinam as diferenças destes dois segmentos. Além das diferenças em dimensão e escala, o primeiro segmento tem como principal destino o consumo nos mercados nacionais, enquanto o segundo tem como principal destino a exportação. As componentes de transformação e valorização do pescado, são ainda, de uma forma geral e salvo algumas situações muito específicas de exportação, muito incipientes e com muito pouco valor económico.

O envolvimento do sector privado, no investimento e nas operações dos dois segmentos, é forte ou muito forte e assume um papel fundamental, quer a nível empresarial privado, quer a nível de envolvimento, embora nem sempre eficaz, das comunidades locais. As condições de enquadramento, político-estratégico, legal e regulatório e de atractividade e competitividade dos mercados de consumo são favoráveis a esse envolvimento. No entanto e sobretudo no que respeita às actividades características do primeiro segmento, há melhorias potenciais significativas que devem ser consideradas.



Essas necessidades de melhoria prioritárias para uma melhor atracção de investimento e de envolvimento dos actores privados, bem como para uma maior eficácia no envolvimento das comunidades, notam-se sobretudo nas seguintes áreas:

- Condições das operações, das infraestruturas de apoio e das conectividades
- Condições do financiamento e crédito
- Processos de valorização e comercialização do pescado

Neste quadro, a eliminação de restrições e o reforço do envolvimento do sector privado e das comunidades na contribuição para a Economia Azul, devem suportar-se nas seguintes medidas e acções:

- Reforço da Cooperação e formas de Associação entre as comunidades pesqueiras, no sentido de criarem as melhores condições de escala, viabilidade e sustentabilidade de projectos em áreas prioritárias, como a criação de melhores condições de tratamento e conservação do pescado e, muito especialmente, uma extensão da cadeia de valor para actividades de valorização e comercialização, aumentando o valor acrescentado e os ganhos, com uma maior captação na porção do valor gerado pela cadeia, por parte das comunidades e dos actores privados.
- Associação ao nível de alianças, consórcios e parcerias entre as diferentes partes interessadas, incluindo Comunidades, Sector Privado e Sector Público, em especial nos casos de criação de melhores condições de operação de infraestruturas e equipamentos de apoio para o desembarque, tratamento e conservação do pescado, bem como estruturas de transformação no sentido de aumento da valorização e melhor aproveitamento do pescado;
- Parcerias público-privadas e concessões para o desenvolvimento de infraestruturas de conectividades, como portos de desembarque, rodovias e/ou outras vias de interligação, entre os actores e entre estes e os mercados, e de apoio logístico e à comercialização do pescado para a criação de condições de obtenção de um maior valor acrescentado.
- Diversificação (*blending*) do investimento e do risco financeiro dos projectos, quer através de incentivos públicos, quer através da estruturação de operações financeiras, quando necessário, com fontes mistas e diversificadas, nomeadamente privadas, públicas, fundos e instituições financeiras de desenvolvimento, bancos multilaterais de desenvolvimento, fundos de compensações, operações obrigacionistas especiais (ex. “sociais”, “verdes”) e outros, disponíveis nos mercados internacionais.

Energias renováveis e Indústrias extractivas

As actividades económicas englobadas no Pilar Estratégico de Energias Renováveis e Indústrias Extractivas, considerando as características diferentes das cadeias de valor onde se inserem, segmentam-se da seguinte maneira:



- Energias renováveis
- Indústrias extractivas: hidrocarbonetos e minerais

Energias Renováveis

As energias renováveis representam uma oportunidade para a Economia Azul de Moçambique em especial as soluções com base nas energias (não necessariamente *offshore*) eólica, solar e hídrica, no reforço do sistema energético nacional, mas também no apoio a pequenos empreendimentos diversificados e a comunidades locais isoladas.

O envolvimento dos privados e das comunidades locais é determinante para o desenvolvimento desses projectos. As condições resultantes do enquadramento político-estratégico, jurídico-legal e regulatório nestas soluções são favoráveis. Por isso, o envolvimento dos actores privados e/ou das comunidades locais depende, em grande medida, das condições de rentabilidade (ex.: preços fixados) e outras, nomeadamente das conectividades aos sistemas estruturados nos mercados finais de consumo (ex. infraestruturas e canais de distribuição), que possam ser criadas.

De facto, o financiamento do investimento e o risco financeiro dos projectos, constituem a questão determinante e podem ser garantidos por preços contratualizados publicamente e/ou através de estruturas de financiamento misto e diversificado, englobando componentes públicas, privadas e terceiras, como instituições financeiras para o desenvolvimento, instituições de apoio social não governamental, emissão de “títulos obrigacionistas especiais” garantidos, etc..

Para além do empresariado privado, as comunidades locais podem e devem ter um papel fundamental, através da cooperação e criação de formas de associativismo que permitam as condições de organização e escala, para a sustentabilidade dos projectos. A constituição de entidades associativas nas comunidades locais, para produção, bem como para comercialização e consumo, facilitam este processo e devem ser incentivados., como por exemplo comunidades energéticas auto-suficientes na produção e distribuição de energias renováveis, como solar e eólica. Estas associações nas comunidades locais, nomeadamente nos casos de infraestruturas de produção e produção e articulação a rede mais complexas, podem passar contratualizações e parcerias público-privadas.

No futuro previsível e com o desenvolvimento das condições geopolíticas e geoeconómicas internacionais, novas fontes de energia renovável, como, por exemplo, o hidrogénio verde, vão surgir e constituir, atendendo às características e condições de Moçambique, uma nova oportunidade para a sua Economia Azul.

Indústrias Extractivas

As indústrias de extracção de minerais e mais recentemente os hidrocarbonetos, em especial o gás natural, têm um contributo muito significativo para as exportações e economia nacionais e um potencial de desenvolvimento elevado, em especial o gás natural, podendo transformar Moçambique



no quarto maior exportador internacional deste recurso, com efeitos multiplicadores na economia e nas condições socioeconómicas das comunidades, constituindo, assim, uma área crítica e um pilar fundamental a considerar na Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul em Moçambique.

As condições de enquadramento político-estratégico, jurídico-legal, regulatório e de atractividade e competitividade dos mercados para estas indústrias são, de uma forma geral, favoráveis ao envolvimento do sector privado, embora a diferentes níveis e de formas diferentes, consoante as actividades em causa.

A dimensão e a relevância para a economia nacional do tipo de projecto comum a estas indústrias coloca o factor determinante de envolvimento dos actores privados em negociações específicas, negociadas caso a caso, e envolvendo componentes variadas de contratualizações, desde parcerias público-privadas, envolvendo partilha de custos e proveitos, a concessão de activos, com condições e tempos de exploração, até a estruturas mistas e diversificadas de financiamentos e risco das operações financeiras. Estes processos negociais podem envolver, também, mecanismos e instrumentos de cooperação entre actores privados e públicos, sob a forma de *joint-ventures* ou outros tipos de consórcios. Os modelos de contratualização e gestão dependem das condições específicas e contratos específicos acordados entre as partes.

É de notar ainda que estes processos de negociação não podem deixar de considerar o adequado equilíbrio entre os interesses das partes, públicas e privadas, mas também das comunidades locais envolvidas.

Portos e transportes marítimos

A localização geoestratégica e a proximidade a vários países no seu *hinterland* conferem a Moçambique excelentes condições para o desenvolvimento de plataformas de actividades económicas relacionadas com portos, transportes marítimos e interligações económicas internacionais.

Essas condições, aliadas à configuração geográfica, à extensão da costa, à possibilidade de distribuição de portos ao longo de toda a costa e considerando as potencialidades das condições físicas e estruturais nesses portos, permitem as condições adequadas, quer para transportes internacionais de longa distância (*deep sea shipping*), quer de curta distância e cabotagem (*short-sea shipping*).

Estas condições permitem a Moçambique poder vir a assumir-se como um importante centro logístico internacional regional para as actividades marítimas, tornando as actividades incluídas neste Pilar Estratégico da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul, como umas das fundamentais, não só para a Economia Azul, mas também para o desenvolvimento de outras actividades económicas de exportação e importação e, por conseguinte, para toda a economia do país.

As características das cadeias de valor das actividades que integram este Pilar Estratégico da Economia Azul, conduzem à identificação dos seguintes grandes tipos de plataformas portuárias:



- infraestruturas portuárias de apoio a pescas e aquacultura;
- infraestruturas portuárias de apoio a actividades náuticas de recreio, cruzeiros, marítimo-turísticas, desportos náuticos;
- infraestruturas portuárias para apoio a funções específicas, nomeadamente as relacionadas com actividades *offshore* ou mesmo *onsbore* (ex. indústrias extractivas);
- infraestruturas de apoio a actividades de construção e reparação naval nas suas diferentes tipologias;
- infraestruturas portuárias para apoio a operações de logística e transportes marítimos.

Os primeiros tipos de infraestruturas são analisados em capítulos próprios de outros Pilares Estratégicos, no presente relatório.

No que respeita a logística e transportes marítimos, há que considerar que os portos constituem plataformas integradas que incluem um universo alargado de actividades económicas, as quais se devem interligar numa lógica sistemática e de optimização conjunta (*cluster*). Por outro lado, os próprios portos devem fazer parte de um sistema de interligações de transportes e logística, nacionais e internacionais, onde desempenham uma função de organização (*bub*) fundamental.

Essas características de plataformas integradas de actividades, por vezes conflituantes e com funções muito diversificadas, tornam muito complexo o papel dos portos e da sua gestão, mas, ao mesmo tempo, muito estruturante e fundamental, especialmente atendendo às suas condições geoestratégicas, para a economia de Moçambique.

O sector dos portos e transportes marítimos é de elevada atractividade para o sector privado. No caso específico de Moçambique, existem condições favoráveis de atractividade dos mercados, como acima referido, e as condições de enquadramento político-estratégico, bem como o quadro jurídico-legal e regulatório, constituem factores positivos, mas a necessitar de algumas reformulações, sobretudo na articulação entre os actores públicos e privados.

Uma parte das restrições a um envolvimento de actores privados resulta das condições de operacionalidade (em parte consequência de alguns aspectos do enquadramento regulatório e de governação e gestão) e da qualidade de algumas infraestruturas, quer portuárias, quer de conectividades, bem como de operações logísticas e serviços de apoio. Assim, paralelamente ao potencial para o desenvolvimento de novas plataformas portuárias, nota-se a necessidade de melhoria da qualidade das infraestruturas e dos processos e modernização das existentes. Moçambique tem uma longa experiência de operação e gestão de plataformas portuárias, logísticas e de transportes integradas. Adicionalmente, existe um potencial elevado para o desenvolvimento das condições de competitividade das actuais plataformas, de criação de novas plataformas, quer para *deep-sea shipping*, mais tradicional, quer para o *short-sea shipping*, como por exemplo, operações de cablagem,



implementação de auto-estradas marítimas, entre outras iniciativas, com a criação e desenvolvimento de novos centros logísticos regionais, no quadro internacional.

O envolvimento do Sector Privado pode e deve ser fundamental na concretização desse potencial. Esse envolvimento passa por uma definição clara da estratégia a nível nacional, bem como a função e a especialização para cada uma das plataformas existentes ou a criar.

Mas, para além dessa clarificação de estratégia para o sector, os desafios que se colocam às infraestruturas portuárias, atendendo à sua importância fundamental para a economia e conjugado com a complexidade e necessidade de soluções integradas, exigem ajustamentos significativos aos actuais modelos de contratualização com privados e aos modelos de governação e gestão das infraestruturas.

Esses novos modelos e mecanismos terão de incluir um conjunto de características que passam pelos seguintes princípios:

- um modelo de governação mais colaborativo, com maior envolvimento das partes interessadas, públicas e privadas, bem como governos regionais e as comunidades;
- uma maior definição e articulação entre a regulação, as autoridades portuárias e os operadores e gestores das infraestruturas e dos terminais;
- definição clara de indicadores de performance, gestão e controlo, alinhados com a estratégia e os objectivos da Economia Azul, com adequados sistemas de acompanhamento, informação e melhoria das situações, de forma regular e sistemática.

Assim, devem ser definidos e implementados os mecanismos de governação, regulação e de contratualização adequados, podendo envolver privatizações, mas também diversas outras formas de concessão ou licença ou a formação de consórcios e parcerias público-privadas, com uma adequada articulação dos interesses das partes intervenientes, nomeadamente a pública, os privados, mas também os governos e as comunidades locais, consoante o caso.

Estes modelos de contratualização e gestão devem necessariamente levar em consideração as competências e capacidades de cada uma das partes, públicas e privadas, para uma boa gestão e governança, mas também uma adequada estruturação do financiamento e risco dos projectos. Essa estruturação depende das características dos projectos e das operações e das finalidades e funções específicas de cada caso, e pode passar por soluções mistas e diversificadas, com possível alavancagem do capital privado e a articulação das soluções dos mercados financeiros tradicionais com outras soluções disponíveis de financiamento e cobertura de risco mais específicas de fundos e mercados alternativos, como, por exemplo, fundos multilaterais e de desenvolvimento, operações obrigacionistas de médio e longo prazo, garantidas por activos do tipo ambientais, sociais, etc., ou outras disponíveis internacionalmente para este tipo de finalidades.



Turismo

As excelentes condições e os recursos naturais existentes em Moçambique constituem activos estratégicos com um elevado potencial de desenvolvimento das actividades económicas relacionadas com o turismo, nas suas muito variadas vertentes, desde o sol e praia, aos desportos náuticos, navegação de recreio, cruzeiros, pesca recreativa, turismo de natureza e observação de fauna e flora, mas também turismo social e com propósito.

Pelas suas características, estas actividades têm uma contribuição significativa para o PIB nacional, mas também, e muito especialmente, uma forte contribuição para a socioeconomia, já que democratizam e fortalecem os potenciais de emprego, em especial mulheres e jovens, com diferentes níveis de qualificações, e distribuição de riqueza pelas comunidades locais.

Quando encaradas de uma forma articulada, integrada e integradora, isto é, numa lógica de *cluster*, o efeito deste tipo de actividade torna-se muito alavancado, no valor das diferentes actividades económicas integradas no “*cluster*” (constelação) do Turismo, mas também na democratização e inserção social das comunidades, bem como na democratização e inserção do investimento privado nacional.

A atracção do Sector Privado pelas actividades económicas que constituem este Pilar Estratégico do Turismo é, de uma forma geral, tendencialmente elevada e função das condições internas de enquadramento político-estratégico e quadro jurídico-legal, regulatório e administrativo de licenciamento e controlo, que forem criadas, já que as condições externas de mercados são muito favoráveis.

As definições político-estratégicas do Governo Moçambicano são claramente favoráveis ao desenvolvimento destas actividades e à atracção e envolvimentos do investimento e operações por privados. O quadro jurídico-legal está em grande parte definido e o quadro regulamentar e regulatório destas actividades está em desenvolvimento e no sentido de assumir o envolvimento de privados.

Existem algumas experiências de contratualização de parcerias público-privadas e de co-gestão em alguns empreendimentos com características mistas de turismo e conservação costeira e marinha (ex.: Parque Nacional do Arquipélago de Bazaruto e Parque Nacional de Maputo) e bons exemplos de uma adequada articulação entre entidades governamentais (ex.: ANAC e o Ministério da Cultura e Turismo nas áreas de conservação; existem também experiências de uma boa articulação entre a administração pública central e a administração pública local na gestão de espaços costeiros (como praias, por exemplo).

No entanto, para uma adequada captação do Sector Privado nas actividades do Turismo, é necessário implantar medidas no sentido de melhorias, fundamentalmente nas seguintes áreas:

- Cooperação e articulação entre organismos públicos, sobretudo no relacionamento com os actores privados, no sentido de aumentar a agilidade e eficácia de processos administrativos (ex.: processos



de licenciamento e resolução de conflitos), com mecanismos de articulação e relacionamento, por exemplo, do tipo “balcão único” (*one stop shop*).

- Cooperação e articulação entre entidades públicas e privadas, governo, autarquias e comunidades locais, no sentido da promoção e marketing dos produtos e destinos turísticos, nos mercados de maior interesse potencial, nacionais, regionais ou internacionais, mas também no planeamento e organização de eventos e roteiros turísticos que promovam a maior diversidade da oferta de produtos e destinos turísticos e o conseqüente aumento dos períodos de permanência dos turistas e dos gastos efectuados, com uma maior contribuição para o valor acrescentado e PIB nacionais.
- Constituição de parcerias e associações entre actores, sobretudo privados, de diferentes elos da cadeia de valor, numa lógica de integração vertical ou horizontal e no sentido de consolidação, ganhos de escala e geração de maior valor acrescentado e sustentabilidade, com benefício de todas as partes e da cadeia de valor, como um todo.
- Desenvolvimentos da cooperação, parcerias público-privadas e concessões, sobretudo em elos da cadeia de valor de carácter mais infraestrutural, transversal e de alavancagem, como, por exemplo, as infraestruturas de acesso e apoio a locais turísticos, as infraestruturas de mobilidade, sanitárias, comunicações, segurança e outras.
- Desenvolvimento de parcerias público-privadas e concessões para a criação das condições adequadas de mobilidade e conectividade para os destinos turísticos, desde os transportes aéreos internacionais e nacionais a ligações intermodais com soluções de mobilidade internacionais, nacionais e locais.
- Recurso a mecanismos de financiamento e cobertura de risco financeiro, para além dos tradicionais da banca e mercados tradicionais, também a novas soluções disponíveis, baseadas na diversificação e recurso a fundos de carácter social e ambiental, fundos de compensação e contrapartidas, mas também sistemas de capitalização, obrigacionistas e de garantias, baseados na valorização do capital natural e no património turístico e natural.

Capital Natural, Ambiente e Economia Circular

Moçambique tem condições naturais muito propícias para uma grande diversidade de habitats que acolhem muitas espécies naturais, quer nas zonas costeiras, quer em zonas marinhas, quer, ainda, em águas interiores. Estas condições permitem a valorização económica e financeira desses activos.

A atracção do sector privado para a grande maioria das actividades económicas englobadas neste Pilar Estratégico da Economia Azul de Moçambique é ainda limitada, no curto prazo. No entanto, algumas dessas actividades revelam um potencial de atracção e envolvimento do sector privado que deve ser tomado em consideração, em especial a médio e longo prazo.

O enquadramento político-estratégico e jurídico-legal e regulatório são, de uma forma geral, favoráveis ao envolvimento de actores privados. No entanto, o reconhecimento do valor económico e financeiro



dos ecossistemas e activos ambientais e das potencialidades da sua exploração, prospecção, aproveitamento e consequente valorização é ainda incipiente.

De entre as actividades englobadas neste Pilar Estratégico da Economia Azul de Moçambique (Conservação e Gestão de Ecossistemas, a Bioprospecção e Bioexploração, a Economia Circular e a Gestão Costeira), a Conservação e Gestão da Biodiversidade dos Ecossistemas, a Bioprospecção e a Bioexploração, bem como a Economia Circular são as que oferecem um maior potencial de atracção e envolvimento do sector privado.

Este maior potencial resulta, em larga medida, das condições de atractividade para uma procura internacional e as condições naturais de competitividade que Moçambique pode oferecer, nomeadamente nos mercados de créditos de carbono e de contrabalancos de biodiversidade, bem como em produtos de alto valor acrescentado resultantes da bioexploração e com elevado interesse económico para a indústria farmacêutica, a cosmética, a alimentação e a biociência e ciências da vida em geral, entre outras.

No entanto e como referido, a valorização económica e o aproveitamento dos mercados potenciais são, ainda, incipientes. A criação das condições iniciais e o desenvolvimento de cadeias de valorização destas actividades, com o envolvimento de actores privados, passa, não só, pela definição e promoção de incentivos político-estratégicos, mas, também, pela concretização de um conjunto de mecanismos e medidas, nomeadamente as seguintes:

- Enquadramento jurídico e regulatório favorável a actividades de Investigação e Desenvolvimento (I&D) e de Conhecimento, nomeadamente, na facilitação da criação de direitos de propriedade intelectual sobre patentes, individuais ou partilhadas entre diversas entidades, públicas ou privadas, como universidades, centros de ciência e outros, empresas ou indivíduos.
- Reforço da capacidade de cooperação e articulação entre as entidades públicas envolvidas, no sentido de facilitação das condições adequadas de licenciamento e processos de execução de projectos de I&D e Conhecimento.
- Criação de infraestruturas de desenvolvimento e incubação de projectos de I&D, nas fases iniciais de desenvolvimento da ideia, quer em centros de investigação ligados a universidades, quer em outros centros de ciência e tecnologia (com possível venda de serviços a terceiros, como, por exemplo, de investigação ou laboratoriais), e eventual recurso a parcerias público-privadas no seu financiamento e gestão.
- Criação de infraestruturas de incubação e aceleração de ideias e negócios (*business factories*) e uma estrutura de coordenação e inter-relacionamento entre elas (redes de incubação e conhecimento).
- Enquadramento jurídico-regulatório incentivador da constituição de empresas nas fases iniciais de vida (*start-ups*) e de um financiamento privado a essas fases, nomeadamente capital-semente (*seed capital*) e capital de risco (*venture capital*), entre outras fontes de financiamento privado ou misto, com recurso a fundos e entidades financiadoras especializadas no financiamento a este tipo de



projectos da Economia Azul, nomeadamente, públicas, não governamentais, de desenvolvimento social, “verde” e “azul”, entre outras, mas também de capitais sociais e de contrabalanços ambientais.

Paralelamente, torna-se importante uma política e mecanismos de coordenação entre as diferentes actividades que impactam o Capital Natural, como sejam as indústrias extractivas, transportes marítimos, turismo e algumas actividades de pesca, entre outras, no sentido de definição de mecanismos de gestão, conservação e compensação, que permitam a adequada valorização económica desse capital natural.

Essa política e mecanismos devem também considerar o valor intrínseco que esses activos naturais podem ter na estruturação de mecanismos de financiamento, nomeadamente no seguinte:

- Consideração do valor financeiro desses activos naturais como "bancos naturais de contrabalanço", isto é um sistema de mutualização e antecipação de acções de contrabalanço (ex.: *swaps ambientais*).
- Garantias de obrigações financeiras baseadas no capital natural e património turístico, em conjunto com sistemas de diversificação (*blending*) do tipo e fontes de financiamento.

É de notar, ainda, que a aprovação do Protocolo de Nagoya ao regular o acesso a recursos genéticos e a partilha justa e equitativa dos benefícios provenientes da sua utilização, cria as condições para o reforço desses benefícios entre utilizadores e fornecedores dos recursos genéticos, bem como da garantia de que são utilizados os recursos genéticos legalmente adquiridos.

Visão Global

O sector privado pode, de facto, desempenhar um papel importante e mesmo determinante na concretização da Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul em Moçambique.

Os factores determinantes para a captação desse sector privado e a avaliação das condições desses factores para a continuidade do seu envolvimento, por cada um dos Pilares Estratégicos definidos, bem como os mecanismos possíveis do envolvimento do sector privado na Economia Azul de Moçambique e a avaliação da situação e condições, identificando as principais áreas de necessidade de melhoria, por Pilar Estratégico, são apresentados de forma sintética nas figuras seguintes.



Factores Pilar	Enquadramento político-estratégico	Enquadramento jurídico-legal e regulatório	Condições de operação, infraestruturas e conectividade	Condições de financiamento e risco	Atractividade e competitividade dos mercados
Pesca e Aquacultura	● ● ●	● ● ●	✗ ✗ ✗	● ✗ ✗	● ● ✗
Energias Renov. e Ind. Extractiva	● ● ●	● ● ●	● ● ✗	● ● ✗	● ● ●
Portos e Transportes Marítimos	● ● ●	● ● ✗	● ✗ ✗	✗ ✗ ●	● ● ✗
Turismo	● ● ●	● ● ✗	✗ ✗ ✗	● ● ✗	● ● ✗
Capital Natural	● ● ●	● ● ✗	● ✗ ✗	✗ ✗ ●	● ✗ ✗

Legenda:

● Positivo

✗ Necessidade de melhorias

Fonte: Autor (JPE)

Figura 5 - Factores determinantes para captação do sector privado - visão global

Mecanismos Pilar	Cooperação entre agentes	Associação entre actores	Parcerias público-privadas	Concessão de activos	Diversificação de Financiamento e Risco
Pesca e Aquacultura	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗
Energias Renov. e Ind. Extractiva	● ● ●	● ● ●	● ● ✗	● ● ✗	● ● ●
Portos e Transportes Marítimos	● ● ✗	● ● ✗	● ● ✗	● ● ✗	● ● ✗
Turismo	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗
Capital Natural	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗	● ✗ ✗

Legenda:

● Positivo

✗ Necessidade de melhorias

Fonte: Autor

Figura 6 - Avaliação dos Mecanismos de Envolvimento do Sector Privado - visão global



Nota Final

Entre os Pilares Estratégicos definidos para a Estratégia de Desenvolvimentos da Economia Azul de Moçambique está o Pilar “Boa Governação e Segurança Marítima”.

Embora as actividades englobadas neste pilar sejam fundamentais para uma adequada atracção do Sector Privado para a Economia Azul de Moçambique, são, no entanto, e fundamentalmente, actividades cuja responsabilidade de definição e execução pertencem ao Sector Público, cabendo, pela mesma razão, ao Sector Privado um papel de eventual prestador de serviços. Por essa razão, este Pilar Estratégico não foi incluído nesta análise dos factores e mecanismo de atracção e envolvimento do Sector Privado na Economia Azul de Moçambique.

6.2 MODELO DE GESTÃO DE INFRAESTRUTURAS DE APOIO A ECONOMIA AZUL

6.2.1 Enquadramento

As infraestruturas portuárias como elemento estruturante da Economia Azul e uma referência para os modelos de governação, contratualização e gestão das infraestruturas prioritárias da Economia Azul de Moçambique

O posicionamento geoestratégico, a configuração geográfica do território e as suas condições estruturais, a extensão da costa e a proximidade de vários países no seu *hinterland*, criam as condições para que os portos constituam infraestruturas fundamentais para a maioria das actividades económicas que constituem a Economia Azul de Moçambique, como definidas nos Pilares Estratégicos da sua Estratégia de Desenvolvimento.

De facto, desde as Pescas e Aquacultura, passando pelas Energias, pelo Comércio Internacional e Transportes, pelo Turismo e com um papel fundamental no futuro e na Sustentabilidade Ambiental, os portos de Moçambique, com as suas diferentes características e possíveis funções e finalidades, constituem as principais infraestruturas de suporte e uma alavanca fundamental para todo o sistema económico que constitui a Economia Azul de Moçambique.

Esta elevada importância do seu papel na economia, por um lado, e, por outro, a elevada complexidade resultante das suas diversas possíveis finalidades e funções (ex.: apoio a operações de comércio internacional, apoio a pescas e indústrias extractivas, actividades marítimo-turísticas, cabotagem, cruzeiros, náutica de recreio, desportos náuticos, etc.), bem como o estreito relacionamento necessário com um elevado e diverso número de partes interessadas (ex. governo central, governos locais, agentes económicos, defesa, sociedade civil, comunidades locais, etc.) conduzem a que a gestão dos portos seja de fundamental importância e estruturante para o bom desempenho de todo o sistema da Economia Azul de Moçambique.



Por outro lado, essa complexidade e necessidade, de articulação sistemática de diversas partes interessadas, públicas e privadas, aliadas à sua significância económica, social e política, são uma referência para o enquadramento político-estratégico e regulatório-legal para os modelos e mecanismos de governação, contratualização e gestão das infraestruturas relevantes em Moçambique.

A importância dos modelos de contratualização e gestão

As boas condições de atractividade dos mercados servidos pelos portos de Moçambique e as possíveis potencialidades competitivas que podem ser oferecidas, aliadas a um enquadramento político-estratégico positivo, tornam as condições de atracção do investimento e actores privados muito favoráveis. As questões fundamentais a resolver prendem-se com as condições das operações e o relacionamento entre as partes interessadas, públicas e privadas, isto é, os modelos de governação, contratualização e gestão das infraestruturas.

Princípios de base para o desenvolvimento dos modelos de governação e gestão

Os portos de Moçambique estão actualmente num momento histórico e decisivo para o futuro da evolução do país, em termos da sua eficiência e eficácia e do serviço público que, como referido, podem prestar ao desenvolvimento da Economia Azul de Moçambique. O aproveitamento desse momento, carece, no entanto, da implementação de um conjunto de princípios e mecanismos de base, os quais são desenvolvidos ao longo do presente relatório e que podem ser sistematizados, como segue:

- A. Proximidade - Um modelo de governação mais colaborativo, mais próximo e mais local, com as partes interessadas, nomeadamente governos e comunidades.*
- B. Transparência - Uma maior separação entre os papéis de regulador e facilitador das autoridades portuárias e operador das empresas de gestão dos terminais portuários e infraestruturas.*
- C. Sustentabilidade - A definição de indicadores de performance, gestão e controlo orientados para objectivos de sustentabilidade dos portos, económicos, sociais e ambientais, como definidos na estratégia para a Economia Azul e não apenas objectivos e indicadores económico-financeiros.*
- D. Planeamento - A definição de um plano estratégico para uma adequada integração e gestão das infraestruturas prioritárias para a Economia Azul.*
- E. Competitividade – a definição de mecanismos de melhoria da competitividade dos portos de Moçambique com o apoio da participação privada.*



6.2.2 A Situação actual. Avaliação

As infraestruturas e as actividades portuárias são fundamentais e estruturantes para a economia de Moçambique

Os portos de Moçambique possuem um impacto económico fundamental na criação de emprego e na produção de Valor Acrescentado Bruto, directo e induzido, no tecido empresarial e socioeconómico nacional e em todas as suas vertentes da Economia Azul.

Segundo uma síntese de várias fontes de informação (ver Referências em anexo), os portos de Moçambique são escalados por 2.200 navios por ano, têm um movimento de cerca de 45 milhões de toneladas por ano, dos quais 35 milhões de toneladas movimentadas através de terminais e portos concessionados. Dois terços desta tonelagem referem-se a exportações e o restante a importações. Mais de metade do movimento portuário anual de carga é realizado no segmento internacional com o território nacional, sendo o restante no segmento de trânsito com *hinterland* terrestre internacional. Os portos de Moçambique possuem um volume de cabotagem ainda insignificante.

O porto de Maputo movimentava cerca de 20 milhões de toneladas por ano, o porto da Beira cerca de 13 milhões de toneladas, os portos de Nacala e Nacala-a-Velha cerca de 11 milhões de toneladas e as restantes cargas são movimentadas nos portos de Topuito, Quelimane, Pemba e Mocímboa da Praia, entre outros portos secundários.

Existe uma forte importância do transporte intermodal com o recurso aos corredores internacionais de transporte ferroviário, movimentando cerca de 12 milhões de toneladas por ano, sendo o restante tráfego nacional e internacional movimentado por rodovia.

Na exportação nacional, destaca-se o carvão com 11 milhões de toneladas e a carga contentorizada com 3 milhões de toneladas. Na importação nacional, é importante o tráfego de carga contentorizada com 2,5 milhões de toneladas e a alumina, clínquer e gasóleo. Na exportação em trânsito de outros países, destacam-se o minério de cromo e a magnetite, com cerca de 25 milhões de toneladas cada, para além do carvão e da carga contentorizada. Nas importações em trânsito para outros países, são importantes a carga contentorizada e o gasóleo.

As limitações das infraestruturas portuárias actuais

As infraestruturas portuárias de Moçambique incluem um conjunto de facilidades de apoio a diversas vertentes da Economia Azul, como apresentado no Quadro 1 seguinte, incluindo infraestruturas de apoio à actividade logística e do transporte marítimo, de apoio ao sector mineiro e extractivo e ao sector energético, de apoio à actividade de cruzeiros e de apoio às actividades turísticas, náutica de recreio e desportos náuticos, pesca, aquacultura, entre outras.

As principais limitações estão relacionadas com dificuldades na especialização de infraestruturas e equipamento, condição fundamental à respectiva competitividade, qualidade e produtividade, na



relação com as zonas urbanas e comunidades locais, que recebem muitos dos impactos negativos das infraestruturas, sem as devidas compensações e com a articulação das diferentes actividades, no desenvolvimento de adequadas infraestruturas para a Economia Azul (em termos de qualidade, ordenamento e capacidade), em especial no que respeita aos segmentos dos cruzeiros, pesca, desportos náuticos, náutica de recreio, aquacultura, passageiros e cabotagem, constituindo factores limitativos do respectivo desenvolvimento.

Quadro 16 - Análise das Infraestruturas Portuárias

Porto	Descrição	Limitações
Maputo/ Matola	<p>A autoridade portuária do porto de Maputo e os terminais estão concessionados a empresas privadas, com participação do Estado, através dos CFM. Possui 12 cais em Maputo e 4 terminais na Matola, uma doca de pesca e duas docas de recreio. 20 milhões de toneladas de carga por ano. Vasta área adjacente dedicada à aquacultura. Acessos de 14,5 m ZH (zero hidrográfico).</p> <p>O porto de Maputo possui os Terminal de Aço com 177 m, Terminal de Líquidos a Granel/Armazenamento em Tanques com 169 m, Terminal de Açúcar a Granel com 202 m, Terminal de Viaturas com 230 m, Terminal de Cabotagem, com 293 m, Terminal de Contentores com 308 m, Terminal de Ferro com 436 m, Terminal de Carga Geral com 263/273/230 m, Terminal de Cereais de Maputo e Terminal de Melaço com 246 m.</p> <p>O porto da Matola localiza-se a montante do porto de Maputo, no Complexo Industrial da Matola e oferece serviços especializados para diferentes tipos de carga.</p> <p>O porto da Matola é composto por quatro (4) Cais e cinco (5) Terminais de manuseamento de carga a granel líquida e sólida.</p>	<p>Terminal de cruzeiros não dedicado, sem gare e área de apoio. Doca de pesca e estaleiros incipientes. Docas de recreio com reduzida capacidade e sem serviços associados. Deficientes condições de apoio à aquacultura que existe nas proximidades.</p> <p>Congestionamentos e conflitos urbanos, falha de planeamento das acessibilidades portuárias fora do perímetro urbano.</p> <p>Proximidade entre actividades portuárias e urbanas. Falta um terminal de cabotagem e gare de passageiros.</p>
Beira	<p>Movimenta 13 milhões de toneladas de carga por ano e possui 13 cais, entre os quais terminal de contentores e de carga geral. Os terminais estão concessionados a empresa privada com participação pública através dos CFM, um porto de pesca, dois terminais petrolíferos e um terminal de carvão, com fundos de 10 m a 13 m (ZH, zero hidrográfico).</p> <p>Localizado no Cais 12, o moderno terminal de petróleos inaugurado a 2 de Setembro de 1994 pelos antigos Presidentes Joaquim Chissano e Robert Mugabe, de Moçambique e Zimbabwe, respectivamente, têm capacidade para manusear petroleiros de 4.500 a 60.000 toneladas de arqueação bruta, o que reduz substancialmente os custos de frete marítimo de produto e derivados do petróleo. O sistema do terminal é composto basicamente por cinco oleodutos: um para fuel e três para diesel, um para petróleos. Este terminal tem capacidade para 5 milhões de toneladas por ano. O terminal está conectado a um sistema de oleoduto que, em situação normal, bomba cerca de um milhão de toneladas de petróleo e derivados para o Zimbabwe. As facilidades de acostagem do terminal consistem num Cais em forma de T.</p>	<p>Terminal de cruzeiros não dedicado, sem gare e área de apoio. Inexistência de docas de recreio e desportivas e sem serviços associados. Quase inexistência de infraestruturas associadas a aquacultura, apesar do potencial. Falta de envolvimento do tecido urbano e de infraestruturas de compensação, apesar da separação do tecido urbano.</p> <p>Proximidade entre actividades portuárias e algumas urbanas não ordenadas. Falta um terminal de cabotagem e gare de passageiros.</p>
Nacala	<p>Movimenta 11 milhões de toneladas em três terminais de contentores, carga geral e granéis líquidos. O porto é gerido por</p>	<p>Falta um terminal de cruzeiros, gare e área de apoio, doca de pesca e estaleiros, doca de</p>



Porto	Descrição	Limitações
	<p>uma empresa privada com a participação do Estado através dos CFM, em estreita ligação com o corredor ferroviário.</p> <p>O porto de Nacala localiza-se no extremo sul da baía de Bengo e apresenta condições de navegabilidade excepcionais. Não depende de marés e não necessita de dragagens, o que permite a entrada e saída de navios, sem quaisquer restrições de calado, 24 horas por dia. Nacala é o porto que oferece as melhores condições naturais de toda a costa oriental de África. Aberto ao tráfego em Outubro de 1951, o porto de Nacala conta, neste momento, com um Terminal de Carga Geral, de 631 m de comprimento, 9,7 m de profundidade, capacitado para manusear 2.400.000 toneladas anualmente, e ainda 8 armazéns, com uma capacidade de 50.000 toneladas. O Terminal de Contentores com 372 m de comprimento, possui uma profundidade de 14 m, capacidade de manuseamento de 75.000 TEU anuais, possibilidade de parqueamento de 4.982 contentores e 21 pontos de energia para contentores frigoríficos. O Terminal para Granéis Líquidos, afecto ao cais 4 do Terminal de Carga Geral, com 9,7 m de profundidade, está ligado a depósitos de combustíveis através de um “pipeline” com 3,5 km e ligado a depósitos para óleos vegetais com uma capacidade total de 2.400 toneladas.</p>	<p>recreio e serviços associados. Deficientes condições de apoio à aquacultura que existe nas proximidades. Quase completo conflito urbano com o porto, que separa a cidade da frente de água. Conflito entre acessibilidades urbanas e portuárias. Falta um terminal de cabotagem e gare de passageiros.</p>
Nacala-a-Velha	<p>Terminal de Carvão concessionado a privados.</p>	<p>Não distanciamento entre o terminal e as zonas urbanas. Falta de espaços para eventuais infraestruturas para a pesca, desporto e recreio, bem como para a cabotagem e transporte de passageiros.</p>
Mocimboa da Praia	<p>Pequeno porto com cais único, ligado à logística da exploração de produtos energéticos.</p>	<p>Não se verifica a existência de compensações através da criação de infraestruturas de apoio à Economia Azul pela indústria dominante que utiliza a região como apoio, nem a construção de eventual gare de passageiros e cais de cabotagem.</p>
Pemba	<p>Trata-se de um terminal logístico de apoio à extracção de produtos energéticos, gerido por empresa privada nesta vertente, com a participação dos CFM. Possui uma ponte-cais em T e mais três outras pontes cais de apoio.</p> <p>A ponte-Cais é em forma de T assimétrico com um ramo de acesso de 79 m de comprimento e 12,5 m de largura.</p> <p>Principais Cargas Âncora:</p> <ul style="list-style-type: none">• Grafite, Balama, Combustível• Clínquer e Gesso• Algodão, Mármore, Madeira <p>A acostagem é feita em duas zonas: Uma frontal, com 183 m de comprimento e 17 m de largura; outra, do lado de terra, com 25 m de comprimento e 17 m de largura.</p> <p>Terminais existentes:</p>	<p>Possui potencial para a exploração de aquacultura, mas ainda sem grande desenvolvimento. Não possui infraestruturas adequadas de apoio à pesca, turismo e desportos náuticos, nem para cruzeiros. As acessibilidades terrestres e o ordenamento com a zona urbana são incipientes. Não possui terminal de cabotagem e gare de passageiros, excepto de pequena escala.</p>



Porto	Descrição	Limitações
	<ul style="list-style-type: none">• Carga geral, com capacidade de 64.000 tons/ano• Carga contentorizada, com capacidade instalada de 18.000 TEU/ano• Descarga de combustíveis líquidos, com capacidade instalada de 7.300 m³ e operacional, de 5.600 m³.	
Topuito	Dedicado à exportação de areias pesadas por empresa privada. Localizado junto a uma zona urbana pequena, tem forte impacto na mesma.	O impacto negativo na zona urbana não está compensado com eventuais zonas dedicadas ao recreio, desportos náuticos ou outros sectores da Economia Azul.
Quelimane	Porto composto por um cais gerido pelos CFM,	Faltam infraestruturas de apoio à pesca, náutica de recreio e à aquacultura, bem como à cabotagem e aos passageiros.

Nota: Os CFM - Caminhos de Ferro de Moçambique têm funcionado como autoridade portuária nacional

Fontes: POEM de Moçambique; H. Zavale *et al.*, 2020; A. Kyriakoulis, 2021; WBG, 2018; CFM, 2019.

A competitividade dos portos de Moçambique face à concorrência

As principais importações dos portos de Moçambique são de carga contentorizada, gasóleo, fertilizantes, clínquer, alumina, trigo, combustíveis e produtos alimentares. As principais exportações são o carvão (que têm representado cerca de metade das exportações), minério de crómio, magnetite, contentores, ferros e areias pesadas.

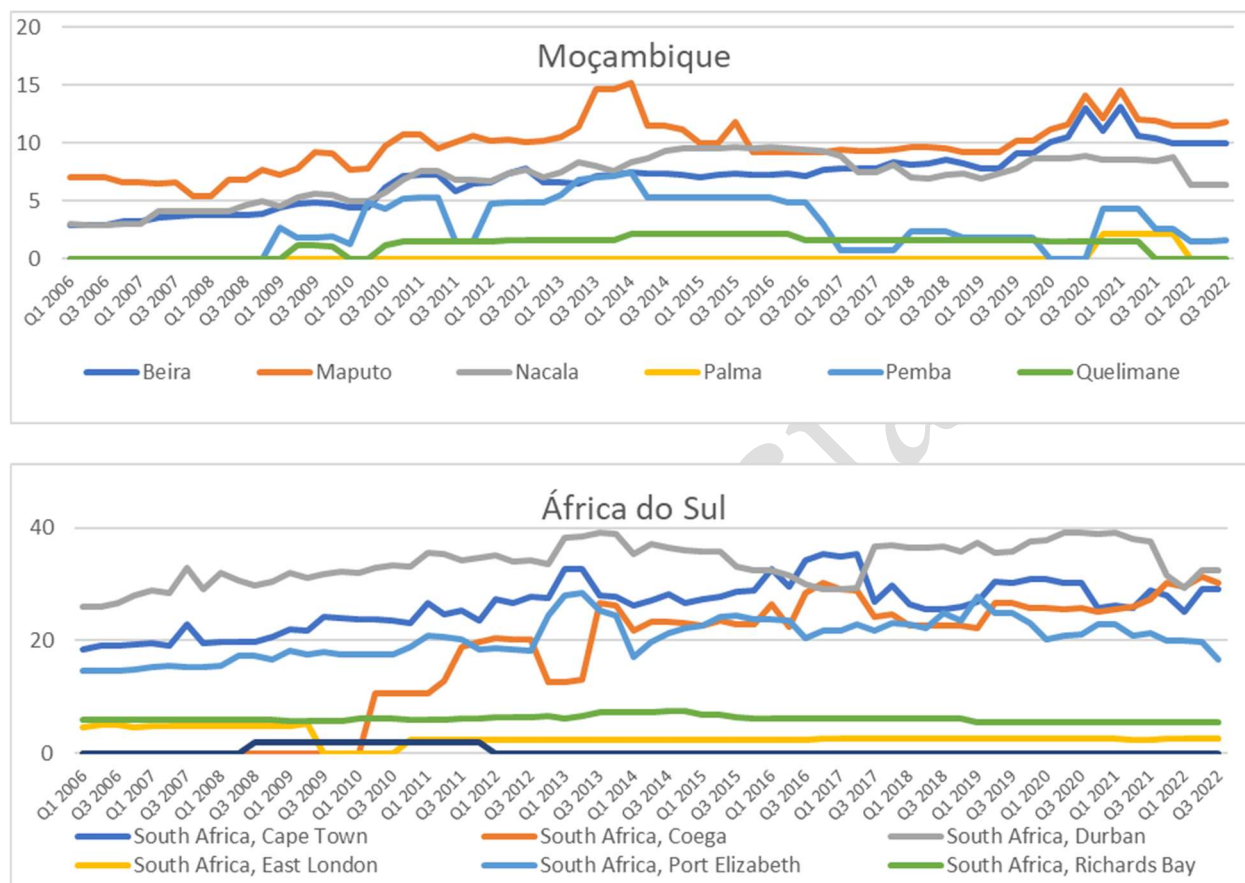
Os portos de Nacala, da Beira e de Pemba possuem maior taxa de utilização em torno de 80 a 90%, o que configura a necessidade urgente de expansão das respectivas capacidades. Os restantes portos estão abaixo da sua capacidade teórica total, podendo ter necessidade de expansão em segmentos específicos. No geral, nos últimos anos (mesmo antes da crise COVID), os portos registavam alguma estagnação nos movimentos anuais e até decréscimo em alguns casos.

Numa análise da competitividade dos portos de Moçambique, verifica-se que existe alguma similitude com os portos da Tanzânia, com os quais concorrem par a par, mas existe um forte défice de competitividade com os portos da África do Sul, nos quais escalam a grande maioria das linhas regulares que ligam a América do Sul (Brasil) e Europa à Ásia via rota do Cabo, realizando operações de transbordo (*transshipment*) para os restantes portos da costa Leste Africana, que são ligados via transporte terrestre e através de linhas regulares alimentadoras (*feeders*) secundárias e com navios de menor dimensão, as quais depois escalam os portos de Moçambique.

De facto, os portos nacionais possuem um menor índice de conectividade de linhas marítimas regulares, como se pode verificar nas figuras seguintes. Tal deve-se, entre outros factores, à qualidade das infraestruturas e ao modelo de gestão e traduz-se naturalmente em menores volumes de tráfego,



menores quantidades de portos de origem e destino intercontinentais, menores economias de escala, navios de menor dimensão e menores calados, maiores custos de contexto para os importadores e exportadores, e menor competitividade da economia da Moçambique, secundarizada face à África do Sul.

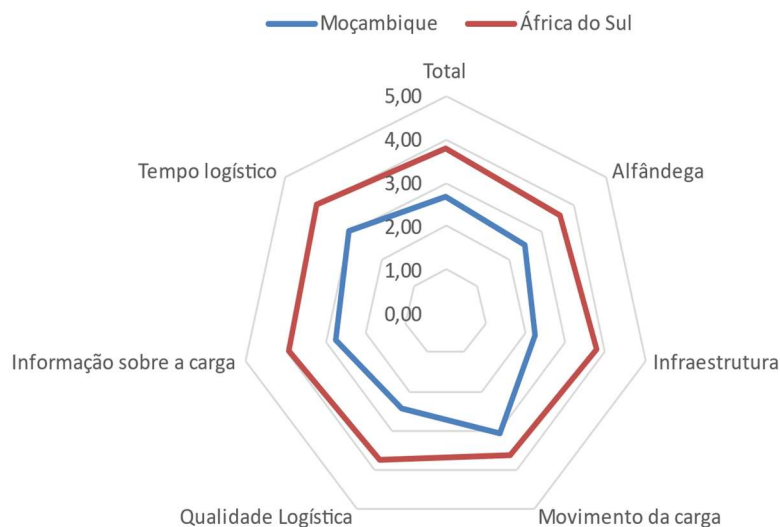


Nota: O Índice representa o nível de conectividade dos países às redes globais de transporte marítimo. É calculado pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD) com base em cinco componentes do sector de transporte marítimo: número de navios, capacidade de transporte de contentores, dimensão máxima do navio, número de serviços e número de empresas que utilizam navios de contentores nos portos de um país. Para cada componente, o valor de um país é dividido pelo valor máximo de cada componente em 2004, sendo calculada a média dos cinco componentes para cada país e essa média é dividida pela média máxima de 2004 e multiplicada por 100. O índice gera um valor de 100 para o país com o maior índice médio em 2004.

Fonte: <https://unctadstat.unctad.org/>

Figura 7 - Índice de Conectividade do Transporte Marítimo de Linha Regular nos Portos

Esta questão está ainda espelhada no índice de desempenho logístico de Moçambique, que atribui pior pontuação a este país, comparativamente à África do Sul, em quase todos os factores analisados, como se pode verificar na ilustração seguinte, com destaque para a vertente infraestruturas portuárias e logísticas.



Fonte: <https://lpi.worldbank.org/>

Figura 8 - Índice de Desempenho Logístico

As limitações do modelo de governação centralizado, distante das realidades locais e conflituante nos interesses públicos e privados

O modelo de exploração dos portos de Moçambique tem por base a concessão dos portos e/ou dos terminais portuários a empresas privadas, com a participação dos caminhos de Ferro de Moçambique no capital das empresas concessionárias, de forma minoritária. Tal traduz um conflito entre o interesse público e privado, com dificuldades em impor o interesse público e em seguir objectivos de sustentabilidade e desenvolvimento regional de outras actividades que careçam de utilização das infraestruturas portuárias.

Os portos principais são governados por empresas privadas, em regime de concessão, incluindo o concedente CFM – Caminhos de Ferro de Moçambique, que tem funcionado como autoridade portuária nacional. Como referências dessas concessões, há a considerar as que se apresentam em seguida.

MPDC – Maputo Port Development Company, SARL

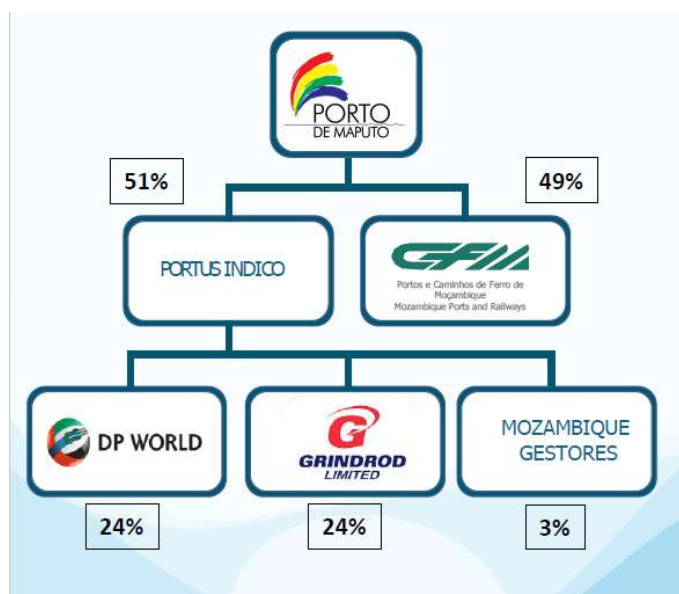
Concessionária do porto de Maputo desde Abril de 2003, por 30 anos, com as participações do CFM com 49% do capital, que absorveu as concessões dos terminais portuários seguintes:

- DPWM - Dubai Ports World Maputo (exploração de terminal de contentores);
- MPT - Maputo Produce Terminal (operação de terminal de fruta);
- STAM - Society Maputo Sugar Terminal (exploração de terminal de açúcar);
- TCM - Matola Coal Terminal (exploração do terminal de carvão de Matola).



O contrato de concessão foi aprovado pelo Decreto n.º 20/ 2000 de 25 de Julho, ao abrigo do regime de Arrendamento, e prorrogado por mais 15 anos pelo Decreto 21/2010 de 30 de Junho.

Está em vigor um Plano Director do Porto aprovado para garantir que as iniciativas de crescimento sejam implementadas de forma planeada e estruturada. O plano director prevê um crescimento até 40 milhões de toneladas.



Fonte: Porto de Maputo, 2020

Figura 9 - Concessionária do porto de Maputo

CDM – Cornelder de Moçambique, SARI

Concessionária dos terminais de carga geral, contentores e vários fins do porto da Beira, desde Outubro de 1998, com a CFM a deter 33% do seu capital. Período de concessão de 25 Anos.

CDN – Corredor de Desenvolvimento do Norte

Concessionária da Linha Ferroviária do Norte e do Porto de Nacala, na qual os CFM representam 49% do seu capital.

As infraestruturas têm limitações e carecem de investimentos de base

Os portos nacionais (excluindo Nacala e Pemba) têm, em geral, canais de acesso limitados, permitindo, a entrada de embarcações com capacidades até 35.000 tons (Beira) na maré alta e 50.000 tons (Maputo) também na maré alta e, em alguns casos, a navegação nocturna é impossível devido à falta de sinalização.



No que diz respeito aos cais, observa-se que os fundos não excedem 12 m, e apenas uma pequena parte atinge este nível, limitando a quantidade de carga por navio. No que diz respeito à massa líquida, o grande factor limitativo é a capacidade para explorações cisternas instaladas nos portos.

Encontram-se actualmente pensadas e em curso algumas iniciativas, entre as quais são de realçar a reabilitação e ampliação do Porto Comercial de Nacala; os terminais de carvão nos Portos da Beira e Nacala-a-Velha; os terminais de combustível e granéis líquidos nos Portos de Nacala e Pemba; e os novos rebocadores para os portos da Beira e Pemba., entre outros.

Em conclusão,

a situação actual dos portos de Moçambique releva a necessidade do seguinte:

- maior proximidade, uma vez que está baseado num modelo de governação centralizado;*
- maior transparência, uma vez que existe conflito entre os papéis de regulador das autoridades portuárias e operador das empresas de gestão dos terminais portuários e infraestruturas, onde a reguladora participa como regulado;*
- maior atenção à sustentabilidade, com a definição de indicadores de performance, gestão e controlo orientados para objectivos de sustentabilidade dos portos, económicos, sociais e ambientais, conforme definidos na estratégia para a Economia Azul e não apenas objectivos e indicadores económico-financeiros;*
- maior planeamento com a definição de um plano estratégico de investimentos e uma adequada integração e gestão das infraestruturas prioritárias para a Economia Azul; e*
- maior competitividade, investimento, produtividade e eficiência para garantir competitividade às regiões e ao país.*

6.2.3 Modelos de contratualização

O envolvimento de privados na gestão das infraestruturas portuárias pode ser feito a diferentes níveis de contratualização e depende da definição político-estratégica, bem como legislativa e regulatória sobre o seu envolvimento. Depende, também, das finalidades e funções que forem definidas para cada infraestrutura.

Os modelos de contratualização de infraestruturas de serviço público

Os modelos de contratualização e envolvimento de privados na governação gestão de infraestruturas, nomeadamente de terminais de serviço público, podem ser divididos em cinco modelos fundamentais (tomando como referência Port Economics, 2022, autores Theo Notteboom, Athanastos Pallis e Jean Paul Rodrigues) e consoante o nível de envolvimento das partes pública e privada, conforme graficamente apresentado na figura seguinte “Modelos de envolvimento e contratualização público-privada”.



	Propriedade	Administração do Porto	Gestão de Navios	Terminal Portuário	Equipamento Portuário	Movimentação de Cargas	Pilotagem	Rebocadores	Amarração	Dragagem	
Porto Público	Responsabilidade Pública										
Porto Instrumental											
Porto Senhorio											
Porto Empresa											
Porto Privado	Responsabilidade Privada										

Fonte: Theo Notteboom, Athanastos Pallis e Jean Paul Rodrigues (2022) em Port Economics, Management and Policy

Figura 10 - Modelos de Envolvimento e Contratualização Público-privada

Os **modelos que envolvem privatização de infraestruturas portuárias** podem dividir-se em três tipos principais, nomeadamente os seguintes:

- **“Porto Privado”** (*Private Service Port*), com privatização e transferência total e definitiva da propriedade do porto (incluindo terrenos) para uma entidade privada e sem restrições significativas de utilização (o exemplo do Reino Unido).
- **“Porto Empresa”** (*Corporatized Port*), com a criação de uma empresa (normalmente sociedade anónima) como autoridade portuária e entidade jurídica privada ou pública, com capital totalmente ou parcialmente privado; a autoridade portuária fica com a concessão da gestão global do porto por determinado período, com obrigações de serviço público e regulação pelo Estado (como acontece em Moçambique, Nova Zelândia, Austrália, Grécia e Brasil, por exemplo).
- **“Porto Senhorio”** (*Landlord Port*), em que o Estado fica com a propriedade do porto e com a gestão directa da autoridade portuária pública, procedendo à concessão dos terminais portuários e infraestruturas para finalidades e actividades específicas, como a pesca, náutica de recreio, aquacultura e outras, em regime de serviço público ou privativo, podendo gerir algumas das infraestruturas directamente (caso da grande maioria dos portos mundiais).

A Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento (UNCTAD) refere que 90% dos portos do mundo são geridos no Modelo Senhorio (*Landlord Port*), movimentando cerca de 70% dos contentores mundiais, com concessões entre 20 a 50 anos ou mais. Os privados financiam cerca de 30% dos investimentos, em média, e entre 2000 e 2016, investiram cerca de 70 mil milhões de USD em 292 projectos portuários, dos quais 58% novos projectos numa área onde não se tinham



construído cais ou terraplenos, e 38% com projectos num local previamente industrializado com cais e terraplenos.

Os modelos de envolvimento entre público e privado, mas com a mais forte intervenção da parte pública, dividem-se, geralmente, em dois tipos, como segue:

- **“Porto Instrumental”** (*Tool Port*), em que existe a gestão pública da infraestrutura portuária, mas a operação privada por empresas licenciadas, com fins e contratos específicos e em concorrência no mesmo espaço.
- **“Porto Público”** (*Public Service Port*), envolve a operação directa dos portos pela autoridade portuária (o caso da África do Sul).

Estes modelos de contratualização *stricto sensu*, são mais utilizados em ilhas e pequenos países, sem mercado relevante que permita a concessão dos terminais e por regimes com uma orientação mais centralista da governação e gestão das infraestruturas, cada vez menos aplicada.

Os modelos de contratualização de infraestruturas portuárias de uso privativo

Os terminais de uso privativo ou para finalidades específicas, como indústrias ou empresas agrícolas, mineiras, de extracção de gás ou petróleo ou outras, são habitualmente contratualizados através de concessões atribuídas directamente sem a necessidade de concurso público (excepto se existirem diversos interessados que manifestem interesse) e sem obrigações de serviço público. Normalmente, apenas se garantem obrigações de continuidade da actividade, segurança, ambientais, de aprovação de projectos e obras pela autoridade portuária e de cumprimento da lei e dos regulamentos estabelecidos pelo porto e autoridades.

Outros casos específicos são analisados nos parágrafos seguintes.

As instalações e infraestruturas de apoio às pescas são, muitas vezes geridas pelos portos ou por entidades nacionais de gestão dos mercados de pescado, por não serem habitualmente instalações rentáveis para a privatização, sendo alvo de compensação com os rendimentos de outras actividades portuárias. Podem também ser geridas por entidades corporativas, resultantes da cooperação e associação entre partes interessadas, nomeadamente das comunidades locais.

As instalações de apoio à cabotagem são habitualmente alvo de concessões de serviço público, relacionadas com o serviço público de transporte regular de cabotagem, com obrigações relativas ao serviço público e alvo de compensações pelo Estado Central.

As docas de recreio são habitualmente construídas pelo sector público ou pelos portos com meios libertos pela restante actividade portuária e alvo de concessão da respectiva gestão e operação a privados, com obrigações de continuidade e não discriminação dos clientes face aos regulamentos de exploração e tarifários.



Assim, nota-se que uma grande parte das actividades mais relacionadas com a Economia Azul tem um modelo de concessão assente no uso privativo de áreas e serviços atribuído em concorrência ou com exclusividade, o que deve ser feito de forma transparente e de forma a garantir a amortização dos investimentos e a reversão para o Estado no final do prazo, o cumprimento das obrigações de segurança e protecção do ambiente e o desenvolvimento do objecto da concessão atribuída, sob regulação da autoridade portuária correspondente.

Este último formato de separação da legislação e modelos de governação entre a concessão de uso privativo e do serviço público nos portos é utilizado na gestão das infraestruturas portuárias da maior parte dos países do mundo, designadamente na União Europeia (Regulamento EU (2017)352 do PE), estando vertido em especial, de forma detalhada, na legislação nacional dos países do sul da Europa.

Uma adequada gestão da participação privada nas actividades portuárias, exige duas bases de enquadramento, nomeadamente:

- *um enquadramento legislativo e regulatório de base (Lei de bases) das concessões portuárias de serviço público, clara e transparente, que fomenta a concorrência, a competitividade, o investimento e qualidade de serviço;*
- *um enquadramento legislativo e regulatório de base (Lei de bases) da utilização privativa do Domínio Portuário e da Água para os terminais privados e usos da economia do azul nos portos, que permita a sustentabilidade e o desenvolvimento livre das diversas actividades, assente num planeamento de espaços específicos para cada actividade e no investimento público nas infraestruturas das actividades menos rentáveis, mas importante para as comunidades locais.*

Os principais investidores portuários privados globais

Os chamados operadores globais são aqueles que, habitualmente, conseguem maiores vantagens competitivas para os portos. Constituem, por isso, fortes candidatos a parceiros estratégicos a gestão dos portos. No entanto, são também aqueles que exigem um maior nível de observação e controlo por parte dos reguladores, face às normais práticas do mercado.

No quadro seguinte estão elencados os maiores operadores, potenciais parceiros privados estratégicos para os portos.



Quadro 17 - Principais Investidores Portuários Globais

Investidores	País	Investimento (10 ⁶ dólares)	Projectos
AP Moller–Maersk Group	Denmark	12 425	43
Port of Singapore	Singapore	5 064	18
Hutchison Whampoa	Hong Kong, China	4 558	17
DP World	United Arab Emirates	3 922	27
Bollere Group	France	3 301	11
Marubeni	Japan	2 541	5
International Container Terminal Services Inc.	Philippines	2 029	21
EIG Global Energy Partners	United States	1 858	3
Mediterranean Shipping Company	Switzerland	1 419	4
Hutchison Port Holdings	Hong Kong, China	1 276	3

Fonte: Banco Mundial, 2017

6.2.4 Os Modelos de Governação e Gestão

Os desafios que as infraestruturas, nomeadamente as portuárias e a Economia Azul de Moçambique enfrentam, a complexidade e necessidade de soluções integradas, exigem uma reforma no modelo de governação e gestão do sistema portuário nacional.

Os princípios de base da governação e gestão

Considerando as limitações existentes e as melhores práticas internacionais e tendo em vista um reforço do desenvolvimento das infraestruturas prioritárias da Economia Azul em Moçambique, torna-se necessário que o modelo de governação e gestão futuro dessas infraestruturas considere um conjunto de Princípios de Base que se sistematizam como segue:

- A. Proximidade
- B. Transparência
- C. Sustentabilidade
- D. Planeamento
- E. Competitividade

Estes cinco princípios estratégicos respondem às principais preocupações e limitações do modelo de governação actual, e à necessidade de existirem portos mais eficientes e eficazes, no seu papel fundamental de contribuir para regiões mais competitivas e desenvolvidas, apostando numa Economia Azul avançada e com forte contribuição para o emprego, o conhecimento e o bem-estar das comunidades locais e o desenvolvimento económico e social sustentável de Moçambique.



A. Proximidade - Um modelo de governação mais colaborativo, mais próximo e mais local, com as partes interessadas, nomeadamente governos e comunidades

A transferência do poder de observação, gestão e decisão para organismos de proximidade, consubstanciados em autoridades portuárias locais ou regionais, são uma forma de melhor atenção aos problemas de cada porto e região, vivenciando e coabitando com as partes interessadas da cidade, das empresas e das comunidades locais. Adicionalmente facilita soluções mais rápidas e partilhadas, orientadas para o desenvolvimento regional e a Economia Azul, em regime de colaboração com as populações afectadas pelo porto e interessadas em actividades económicas complementares ou vizinhas das concessões de grandes negócios e operadores dominantes.

O equilíbrio entre funções de carga, passageiros, lazer, turismo, investigação, pequenas actividades locais junto ou nas águas portuárias e outras actividades ligadas à Economia Azul só é possível com apoio, incentivo, planeamento e investimento de autoridades portuárias locais que se preocupem com os aspectos sociais, locais e com as questões ambientais e de desenvolvimento regional.

Importa aproximar as autoridades portuárias das cidades, tornando-as regionais, separando-as dos interesses meramente comerciais e financeiros, ligados à logística e atribuindo-lhes indicadores de avaliação de desempenho da administração direccionados para o desenvolvimento económico e social das regiões em todas as vertentes da Economia Azul, incluindo a logística, o transporte marítimo, mas também a pesca, a náutica, o desporto, o turismo, a aquacultura, a cabotagem, entre outros e conforme as situações em causa.

Assim, devem procurar-se incentivos para melhorar a relação com as cidades e os portos, quer nos portos de grande dimensão, quer nos portos secundários, bem como a participação activa das comunidades locais nas decisões de investimento e desenvolvimento e operação do porto.

B. Transparência - Uma maior separação entre os papéis de regulador e facilitador das autoridades portuárias e operador das empresas de gestão das infraestruturas e dos terminais portuários

Importa estabelecer uma separação clara entre as funções político-estratégicas de legislador e de regulador do mercado e as funções da autoridade portuária nacional ou local (enquanto gestor do porto e concedente), as funções de operador de terminais portuários, de concessionário e de operador de outros serviços como de reboque e amarração, turismo, pesca, aquacultura, entre outras. Esta transparência é fundamental para que o mercado possa funcionar, o regulador possa regular de forma independente e o concedente possa exercer as suas funções na defesa do interesse público e dos objectivos de sustentabilidade e desenvolvimento regional ou nacional.

A clarificação e separação de poderes e interesses entre o regulador e o regulado, nas concessões portuárias, evita a captura do regulador e as dificuldades em fazer cumprir as obrigações de serviço público e em levar a concurso competitivo as concessões de forma regular, promovendo a



concorrência *pelo mercado*, para melhorar a qualidade dos serviços e os preços, sempre que não existe concorrência *no mercado*.

Torna-se, também, necessário desenvolver um modelo claro de governação comum a todos os portos, ultrapassando a situação de, em cada porto, existirem modelos de governação diversos, uns com autoridades portuárias privadas com participação pública minoritária e outros 100% públicas. Uma base legislativa (uma Lei dos Portos e uma Lei do Domínio Público Portuário) deveria definir expressamente os poderes da autoridade portuária nas áreas e nas actividades económicas, na defesa do interesse público e do desenvolvimento regional.

Importa, ainda, criar organismos independentes que permitam controlar a concorrência e qualquer oligopólio vertical e horizontal entre os operadores nos diversos sectores portuários e logísticos e da Economia Azul, balizar os preços e evitar práticas monopolistas. Torna-se, também, necessário incentivar a abertura do mercado portuário para atrair outros operadores privados para a construção de terminais alternativos e infraestruturas da Economia Azul, concorrentes com as existentes, melhorando a capacidade, a qualidade de serviço público e a competitividade da economia nacional.

A adequada extensão dos prazos das concessões deveria ser sistematicamente considerada e avaliada, de forma a corresponder ao necessário para amortização do investimento e a colocar essas concessões no mercado regularmente para melhorar a qualidade da oferta, o investimento e os preços praticados, bem como a respectiva competitividade dos portos e da economia.

C. Sustentabilidade - A definição de indicadores de performance, gestão e controlo (KPI) orientados para objectivos de sustentabilidade dos portos, económicos, sociais e ambientais, definidos na estratégia para a Economia Azul e não apenas objectivos e indicadores económico-financeiros

Torna-se premente que os resultados dos portos e das actividades comerciais e industriais/extractivas permitam a devida compensação da Economia Azul e das comunidades locais, protegendo-as dos efeitos negativos da actividade dos portos e permitindo uma adequada afectação de terrenos, área líquida e meios financeiros para a promoção das actividades ligadas à Economia Azul, assegurando objectivos de sustentabilidade económica, social e ambiental dos portos e do seu efeito nas regiões e comunidades locais.

Os indicadores de gestão devem considerar aspectos como a descontaminação, medição, controlo e eliminação/mitigação da poluição e limpeza de áreas contaminadas pelas actividades portuárias, com efeitos negativos na fauna, flora e população humana, bem como o empenho nas medidas de sustentabilidade económica, social e ambiental pelos portos e concessões e preocupação com a minimização e compensação de impactes locais.

A legislação e a contratualização devem impor a recolha e tratamento adequado de resíduos sólidos e líquidos de navios, evitando que sejam depositados no mar, bem como a medidas de redução da poluição atmosférica e das águas de lastro. Os indicadores estabelecidos devem evidenciar o



desenvolvimento dos segmentos da Economia Azul de menor rentabilidade no curto prazo, para os concessionários privados, como sejam a pesca, turismo, cruzeiros, aquacultura e cabotagem de cargas e passageiros.

Devem ainda ser desenvolvidos sistemas de informação portuários e logísticos que permitam a cooperação entre empresas e entidades, medir o desempenho das concessões, em conjugação com maiores exigências de indicadores de controlo da qualidade do serviço público prestado pelos concessionários de serviço público, bem como planear e escalonar a chegada de transportes terrestres, reduzindo o impacto dos congestionamentos nas estradas e cidades. Uma prioridade deve ser o desenvolvimento da cabotagem nacional com os parceiros existentes. Outra será agilizar os pedidos de áreas de exploração de segmentos da Economia Azul, como, por exemplo, a instituição de um Balcão Único de atendimento *online*.

D. Planeamento - A definição de um plano estratégico para uma adequada integração e gestão das infraestruturas prioritárias para a Economia Azul

Importa implementar instrumentos de planeamento integrado das diversas vertentes infraestruturais da Economia Azul, que permitam, simultaneamente, garantir flexibilidade e adaptação aos novos negócios e oportunidades da Economia Azul.

Um planeamento estratégico para as infraestruturas prioritárias de apoio à Economia Azul é necessário, nomeadamente, a elaboração de um Plano Estratégico e de Ordenamento dos portos de Moçambique, enquanto infraestruturas azuis, no seu conjunto, e Planos Estratégicos e de Ordenamento e Expansão actualizados para cada porto, que permitam reorganizar, prevenir o futuro, reservar áreas com interesse portuário, logístico e de acessos, vocacionar os portos e aproveitar o potencial da Economia Azul.

Adicionalmente, torna-se necessário proceder ao planeamento de actividades como a realização de dragagens regulares e contínuas de manutenção dos canais de acesso e planos de aprofundamento dos canais para receber os navios cada vez maiores que passam ao largo de Moçambique, dos segmentos de maior competitividade ou para manter os canais interiores abertos e respectivos cais de apoio às actividades da Economia Azul.

E. Competitividade – A definição de mecanismos de melhoria da competitividade dos portos com o apoio da participação privada.

A competitividade dos portos é uma questão fundamental, em termos de tarifas, capacidade de investimento e produtividade, em especial quando comparados com o grande competidor que é a África do Sul, expandindo os portos que estão no limite da sua capacidade e criando capacidades onde faltam, nomeadamente no que respeita à Economia Azul. Também se revela fundamental uma simplificação do tarifário portuário, industrial e de uso do domínio público dos portos pelos diversos



segmentos da Economia Azul, incentivando as práticas comerciais, operacionais e ambientais pretendidas.

Importa proceder à separação das diferentes cargas por terminais especializados, com equipamentos especializados, delimitados e autónomos, com maior produtividade, o que seria um importante passo na competitividade logística do país.

As obrigações de serviço público nos contratos de concessão devem ser clarificadas, bem como a definição clara de riscos públicos e privados e de partilha de benefícios, que defendam o interesse público. Importa incentivar a concorrência intraportuária e interportuária, que permitam a auto-regulação da concorrência, dos preços e da qualidade de serviço, bem como a atracção de novos investidores.

Importa, ainda, criar planos de investimento para a expansão e melhoria das capacidades e do ordenamento dos cais, docas, edifícios, terraplenos, equipamentos e interfaces logísticos e intermodais, zonas de estacionamento, zonas de lojas e restaurantes, zonas de apoio à pesca e comercialização de pescado, incluindo de aquacultura, e de apoio logístico, zonas de apoio ao sector de exploração energética, área de gares para cruzeiros e para o tráfego de cabotagem de cargas e passageiros, áreas logísticas de apoio, com as melhores tecnologias e produtividades, bem como na expansão e melhoria da qualidade das infraestruturas da Economia Azul.

Modelo de Governação do Sector

A reforma do modelo de governação das infraestruturas portuárias, para que possam responder aos objectivos requeridos, passa por três áreas distintas de actuação, nomeadamente a governação do próprio sector como um todo, a governação e gestão das infraestruturas e outros aspectos determinantes como os sistemas de informação, as relações porto-comunidades e as questões de sustentabilidade ambiental.

No que respeita a um Modelo de Governação Sectorial, este deve clarificar funções, separar e equilibrar poderes, especializar entidades e garantir que os interesses em confronto permitam atingir o maior nível de interesse público e desenvolvimento económico da região, com a maior participação privada possível em livre concorrência, sempre que possível, garantindo-se que seja privilegiada a concessão ou a licença dos serviços portuários a privados, sem operadores internos reguladores/operadores e com processos de concorrência no mercado ou por concurso pelo mercado de forma regular, garantindo a evolução positiva da capacidade, qualidade e competitividade das actividades da Economia Azul e o serviço às comunidades e ao país.

A concretização deste modelo passa por mecanismos de regulação e coordenação como a seguir apresentados.



Regulador das Infraestruturas Portuárias

A criação de um Regulador Nacional da concorrência das actividades dos portos e/ou dos transportes (eventualmente aproveitando a Autoridade Reguladora da Concorrência) revela-se necessária e de maneira que assumam uma função de zelar pelos interesses dos clientes e utentes dos portos, indústrias, empresas de serviços e pequenas e médias empresas, importadores e armadores, com funções de aprovação dos tarifários dos portos e de todos os contratos de concessão, regulamentos ou licenças, aprovação de concursos de atribuição de concessões ou grandes licenças de espaços e serviços portuários, bem como a aprovação dos respectivos regulamentos de exploração e tarifários anuais na operação de terminais portuários de serviço público para cargas, passageiros ou para actividades de apoio à Economia Azul, movimentação de cargas no porto, operações logísticas, pilotagem, serviços de reboque e de amarração, agenciamento de navios, recolha e tratamento de resíduos, fornecimentos a navios, oferta de postos de amarração, recepção de navios de cruzeiro, de transporte de passageiros e de cabotagem, entre outros.

Esse regulador deve proceder à redefinição das condições de revisão dos contratos de concessão actuais em termos de taxas e indicadores de qualidade do serviço a acompanhar, bem como de cláusulas de resguardo do interesse público e dos clientes.

No entanto, importa distinguir entre os terminais, cais, docas e serviços prestados em regime de serviço público a terceiros com obrigações de serviço público, a acompanhar pelo regulador, e os terminais, cais, docas e serviços privativos prestados por um concessionário privado, que serão acompanhados pelos reguladores dos respectivos sectores ou pelo regulador nacional.

Separação entre Regulação e Operação

O modelo deve assumir uma clara separação de poderes entre regulador e regulado, o concedente e o concessionário, com vista a eliminar potenciais focos de conflito de interesses públicos e privados ou a existência de situações de captura do regulador e concedente pelo concessionário. Neste sentido, torna-se recomendável a alienação de todas as participações dos Caminhos de Ferro de Moçambique nas concessionárias de uso privativo e de serviço público portuárias.

Ao Estado compete concentrar-se na defesa do interesse público, nas questões de desenvolvimento económico e social regional da Economia Azul, deixando, sempre que se revelar possível, a operação para os privados, garantindo os termos definidos nos respectivos contratos.

Coordenação da Actividade dos Portos

O Governo central deve instituir, de forma clara, um organismo responsável pela coordenação entre o Governo e as Autoridades Portuárias, sendo também responsável pela fiscalização do seguimento das orientações do Estado e dos indicadores políticos e de governação estrategicamente definidos, bem como pelo estudo, elaboração e proposta de legislação portuária e dos elementos de planeamento



portuário nacional no apoio ao Governo para as políticas do sector (eventualmente aproveitando organismos já existentes (como, por exemplo, o Instituto Nacional do Mar, IP (INAMAR), o Instituto Ferro Portuário, ou outros.

Em especial, deveriam competir a este organismo, entre outras, as acções como:

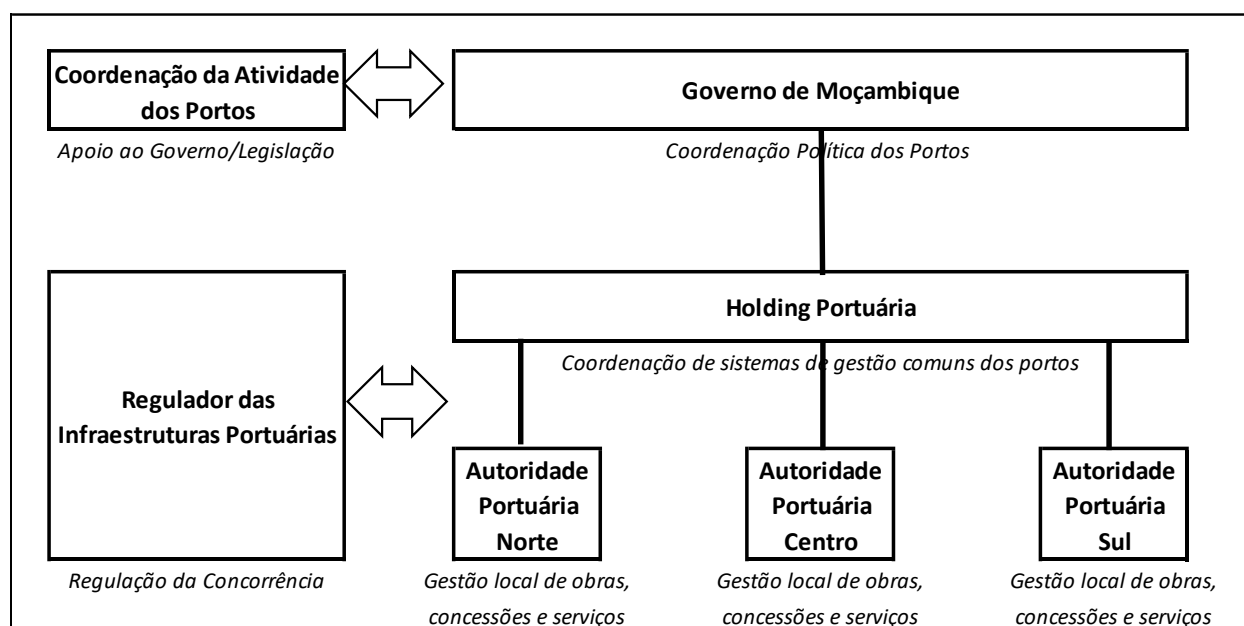
- avaliação e parecer ao Governo relativos ao Plano estratégico e de ordenamento anual das infraestruturas da Economia Azul dos portos, de investimentos, concessões, sustentabilidade e competitividade elaborado pelos portos
- avaliação e parecer ao Governo relativos aos Planos Estratégicos, de ordenamento, competitividade, em compatibilidade com os planos nacionais, provinciais, distritais e municipais e Planos de Negócios anuais, elaborados pelos portos;
- avaliação e parecer ao Governo relativos ao Plano de formação de técnicos portuários para a Economia Azul, em colaboração com as universidades, elaborado pelos portos;
- avaliação e parecer ao Governo relativos ao Plano de concessões para o turismo, aquacultura, pesca, cruzeiros e outras actividades, elaborado pelos portos;
- proposta e legislação ambiental dos portos;
- proposta e legislação dos portos, da estiva e bases das concessões de serviço público e de uso privativo;
- proposta e legislação do Domínio Público Portuário e da sua ocupação por actividades portuárias e da Economia Azul;
- proposta e legislação de segurança nos portos;
- proposta e legislação dos agentes de navegação de navios;
- proposta e legislação do serviço de reboques e amarração;
- proposta e legislação da recolha de resíduos de navios;
- proposta e legislação de simplificação dos tarifários dos portos, das infraestruturas da Economia Azul e terminais portuários;
- proposta e legislação de cabotagem e definição do plano de concurso para a criação de terminais e de prestadores de serviços de cabotagem, com o estabelecimento de obrigações de serviço público para os actuais concessionários e nas autoridades portuárias, sempre que necessário;
- emanção de directrizes técnicas para o sector e fiscalização do respectivo cumprimento pelos portos e pelos concessionários e navios.



Modelo de Governação e Gestão das Infraestruturas Portuárias

Tendo em consideração a avaliação efectuada, uma governação e a gestão adequada das infraestruturas portuárias exige profundos ajustamentos e novos mecanismos e medidas, como apresentado a seguir.

A figura seguinte esquematiza o modelo de governação e gestão recomendado, com as diversas entidades e funções a considerar.



Nota: O modelo de governação de portos através de autoridades portuárias regionais é utilizado internacionalmente, na grande maioria dos países.

Figura 11 - Modelo de Governação e Gestão de Infraestruturas Portuárias

Autoridades Portuárias

Atendendo á distribuição geográfica dos portos, torna-se recomendável a implementação de três Autoridades Portuárias Regionais (APR), nomeadamente uma do Sul para o porto de Maputo/ Matola e portos secundários da Zona Sul, outra do Norte para os portos de Nacala e portos primários e secundários da Zona Norte e outra do Centro para o porto da Beira e portos secundários da Zona Centro, incentivando a gestão interessada de proximidade, através da criação de sociedades anónimas de capitais públicos, com equilíbrio financeiro e objectivos de gestão sociais e económicos definidos pela tutela, em competição com outros portos e empenhadas no desenvolvimento do interesse público nacional e do desenvolvimento da Zona onde estão integrados.

A cada autoridade portuária regional deve competir:

- ter um administrador da Zona e outro da cidade, para aumentar a proximidade e o diálogo porto-cidade-zona, e não terá qualquer participação nas concessionárias;



- b) desenvolver o plano estratégico e de ordenamento do porto e da Economia Azul, prevendo o desenvolvimento de infraestruturas e o ordenamento para todas as actividades da economia azul ligadas aos portos;
- c) desenvolver planos próprios de manutenção, gestão, desenvolvimento e marketing, o que não impede a participação internacional em acções com a *holding* dos portos e transportes;
- d) desenvolver uma academia portuária, que promove a formação dos funcionários nos temas da Economia Azul;
- e) desenvolver o corpo de regulamentos do porto e os sistemas de informação e quadro de pessoal técnico necessário à sua actividade.
- f) criar uma comunidade portuária que inclui os principais operadores, concessionários, reboques, entidades, município, ambiente, governos provinciais e distritais, clientes, armadores e agentes, empresas de turismo, pescadores, clubes náuticos, associações de aquacultura, para defender e debater os interesses do porto e facilitar procedimentos.

Os planos dos portos devem ser articulados regularmente com os municípios em grupos de integração e relação porto-cidade.

As autoridades portuárias devem ser responsáveis pelo lançamento de concursos na área sob a sua gestão e nos portos sob a sua gestão, para o desenvolvimento das actividades relacionadas com a Economia Azul, que devem ser financiadas de forma cruzada com receitas das actividades portuárias mais lucrativas.

Holdings Portuárias

A coordenação nacional de todos os portos e transportes ferroviários deverá ser integrada e, por isso, realizada através de uma empresa *Holdings* (eventualmente os Caminhos de Ferro de Moçambique) que deve proceder à coordenação da implementação dos projectos nacionais portuários, do plano nacional portuário e de todos os planos sectoriais portuários, à coordenação dos sistemas de informação portuários, à análise das propostas de legislação, à coordenação de concessões novas fora da jurisdição dos portos e à integração com os corredores ferroviários e as plataformas logísticas. Esta empresa chapéu deve também promover a canalização de fundos de portos com maiores resultados para portos que careçam de financiamento para o respectivo desenvolvimento, em especial nas diversas vertentes da Economia Azul.



Outros Aspectos Determinantes da Governação e Gestão

Sistema de Informação de Suporte

A implementação adequada de um novo modelo e de novos mecanismos de governação e gestão das infraestruturas portuárias exige um adequado sistema de informação de apoio.

Nos parágrafos seguintes são apresentadas algumas medidas consideradas estruturantes para a estruturação e organização desse sistema de informação.

Balcão Único da Economia Azul

A implementação de um balcão único para atribuição de títulos de ocupação do domínio público portuário para actividades da Economia Azul nos portos e fora dos portos, para a pesca, cruzeiros, turismo, náutica de recreio, marinas, aquacultura, transporte de cabotagem, entre outros, que faça a ligação a todas as entidades para se pronunciarem num determinado prazo máximo, sob pena de atribuição automática da licença ou concessão de uso privativo ou lançamento de concurso em caso de existirem vários interessados que respondam a edital prévio público para a verificação da existência de interessados.

Sistema Comunitário Portuário

A definição de um sistema de informação portuário comum aos portos para coordenação de entradas e saídas de navios e cargas, autorizações das autoridades, coordenação do pedido de serviços diversos, coordenação de acostagens de navios e manobras, aplicação de taxas e facturação às entidades, coordenação de eventos logísticos na cadeia de abastecimento terrestre e marítima, reporte mensal de indicadores de produtividade e qualidade do serviço dos terminais e concessões, acompanhamento de concessões, reporte de indicadores ambientais e de descarga de resíduos e fornecimentos a navios. Este sistema poderá partir do sistema actualmente existente, mas deve ser constantemente actualizado e alargado à cadeia logística, sendo criada uma comissão de acompanhamento com os portos.

A relação Porto-Cidade. Proximidade e sustentabilidade

A relação simbiótica entre portos e cidades em termos espaciais, sociais e culturais é fundamental para enfrentar novos desafios dos transportes, urbanos e ambientais. Uma percepção positiva dos aglomerados portuários nas comunidades locais está a tornar-se cada vez mais uma fonte de vantagem competitiva para o desenvolvimento de aglomerados portuários e regiões. São fundamentais as práticas económicas, sociais e ambientais das entidades gestoras portuárias que influenciam a percepção das comunidades locais sobre os portos e asseguram o desenvolvimento sustentável dos aglomerados portuários e das comunidades locais.

Os aglomerados portuários são definidos como um conjunto de empresas que participam em actividades portuárias localizadas na mesma região portuária. São hoje consideradas áreas-chave no



contexto das alterações climáticas e, por conseguinte, em termos de atenção e acção ambiental e de conservação. Alguns portos e as suas cidades de acolhimento desenvolveram relações simbióticas implementando processos inclusivos para as partes interessadas. Estes processos conduziram a soluções co-criadas e equilibradas, contribuindo para cumprir os objectivos das partes interessadas portuárias e municipais e da Economia Azul. No entanto, a criação de tais ambientes nem sempre é fácil ou possível e continuam a surgir conflitos prolongados de partes interessadas em cidades portuárias de todo o mundo. Por isso, é essencial desenvolver novas soluções numa base contínua na relação entre o porto, a cidade e as comunidades locais, numa relação de proximidade e simbiose crescente.

Do ponto de vista das comunidades locais, o crescimento do tráfego marítimo global não deve comprometer a sustentabilidade dos aglomerados portuários. Concretamente, este crescimento deve satisfazer as aspirações, os desejos e as necessidades económicas, sociais e ambientais das comunidades locais. Os portos devem desempenhar o seu papel no comércio internacional, mas promovendo simultaneamente o crescimento económico local, a Economia Azul e o bem-estar global.

A definição de objectivos e indicadores de sustentabilidade económica, social e ambiental.

Os gestores portuários devem manter relações fortes de grande proximidade com as comunidades locais, como forma de assegurar a sua responsabilidade social corporativa. A implementação de práticas portuárias sustentáveis deve contemplar uma atitude proactiva em relação aos objectivos de sustentabilidade e à protecção das comunidades locais, com uma melhor compreensão e um discurso mais eficaz com as partes interessadas. As práticas sociais de um porto devem conduzir a uma ligação mais estreita com as comunidades locais, de forma a fomentar a participação em escolhas estratégicas no que diz respeito ao desenvolvimento do porto, colhendo os benefícios da actividade do porto, e estabelecendo fortes ligações, num sentido de interesse comum.

O diálogo estratégico entre as partes interessadas do porto, da cidade e das comunidades locais é importante para um desenvolvimento sustentável equilibrado a longo prazo. Do mesmo modo, a política ambiental portuária e o desenvolvimento sustentável são importantes para o controlo da poluição atmosférica e o controlo das emissões de gases com efeito de estufa, da gestão e reciclagem de resíduos, bem como de outras práticas ambientais que atenuam o impacto das actividades portuárias. Além disso, as práticas de divulgação social sob a forma de comunicação com as entidades públicas provinciais, distritais ou municipais e a participação dessas entidades na gestão portuária contribuem para uma melhor percepção do porto dentro da comunidade local.

Os gestores das cidades portuárias e os decisores políticos e portuários devem compreender as suas zonas de intervenção e aglomerados portuários e definir novos modelos de colaboração para criar relações simbióticas entre portos, cidades e comunidades locais. Boas práticas a considerar para alcançar uma adequada simbiose são, por exemplo, as seguintes: comunicação entre o porto e as zonas de gestão portuária; a participação de cidadãos e entidades na gestão portuária; divulgação da



importância dos portos e práticas portuárias sustentáveis, tendo em conta as características, a história, os valores e a cultura de cada cidade portuária, entre outras.

6.2.5 Conclusões

O protagonismo e pioneirismo mundial que Moçambique assumiu há décadas na introdução das vantagens da iniciativa privada na gestão portuária e na movimentação de cargas e de navios nos portos nacionais, permitiu melhorar o papel e a contribuição dos portos para a economia nacional, de forma decisiva.

No entanto, a consideração das mais recentes experiências internacionais e os diversos resultados dos modelos de governação dos portos e a consequente introdução de ajustamentos e melhorias no modelo de governação portuária de Moçambique, com recurso às melhores práticas científicas e de gestão internacionais, poderão beneficiar significativamente o contributo para a Economia Azul e o serviço ao tecido empresarial, ao envolvimento de sector privado e das comunidades e potenciando o papel de Moçambique como plataforma de trânsito internacional e os portos nacionais como infraestruturas de alavancagem da Economia Azul.

O incremento do investimento privado nos portos, deve considerar a introdução da lógica do interesse público e desenvolvimento económico na melhoria da organização, ordenamento, capacidade, eficiência, sustentabilidade, relação porto-cidade, bem como no desenvolvimento da pesca, aquacultura, turismo, passageiros, cabotagem e outras actividades da Economia Azul. A satisfação das diversas partes interessadas deve ser considerada, potenciando a atracção de novos mercados e novas valências da Economia Azul, bem como a inclusão de novas tecnologias e técnicas logísticas mais eficazes e sustentáveis, que permitam uma melhor integração dos portos de Moçambique nas redes logísticas marítimo-portuárias globais, com maiores benefícios para as populações e para o país.

O ajustamento do modelo de Governação dos Portos deverá permitir o cumprimento de todos os requisitos e obrigações de serviço público em termos de preço, produtividade, continuidade, tecnologia, investimentos e qualidade dos serviços, para beneficiar de forma absoluta os utilizadores armadores, donos das cargas e populações, sem colocar em causa a sustentabilidade, o ambiente e o crescimento dos portos e dos sectores da Economia Azul menos rentáveis, mas com forte retorno económico e social para o país, essenciais para o desenvolvimento económico local, garantindo uma parceria de sucesso para o tripé de interessados: Porto/Operadores, Clientes/Consumidores e Populações/Comunidades locais.

O cuidado a ter na gestão dos portos de menor dimensão e nos negócios portuários de menor interesse financeiro ligados à Economia Azul, mas de grande interesse público e económico-social, deve ficar espelhado de forma inequívoca nos requisitos das obrigações de serviço público e de sustentabilidade económica, social e ambiental dos portos, seja através de exploração privada, seja através de exploração pública. É fundamental garantir os recursos dos negócios de maior valor acrescentado para



financiar os sectores de menor retorno financeiro numa fase inicial de implementação da Economia Azul, em especial no que respeita às infraestruturas necessárias para o efeito.

Esta mudança deve estar associada a um plano de investimentos ambicioso, que dê relevância aos grandes projectos de investimento nas diferentes vertentes de cruzeiros, turismo, pesca, aquacultura, cabotagem, sustentabilidade ambiental, transição digital e energética. Mas não deve esquecer as obras de expansão, modernização e melhoria da competitividade dos portos comerciais, dos seus acessos e infraestruturas e dos respectivos equipamentos em todas as vertentes, de contentores, carga geral, carga rolante (*roll-on roll-off*), granéis sólidos minerais e agrícolas, granéis líquidos e gasosos ligados à exploração de recursos nacionais, à produção industrial e agrícola, ao consumo das populações nacionais e ao desenvolvimento dos grandes corredores internacionais ligados à produção e ao das economias dos países vizinhos.

Para apreciação



7. PLANO DE ACÇÃO

O Plano de Acção da EDEA foi estruturado de acordo com os Objectivos Estratégicos (OE) relacionados com os pilares e desafios estratégicos da EDEA.

A cada OE identificado foram associadas iniciativas de gestão e acções, com características SMART (*specific, measurable, achievable, realistic e timed*), ou seja, bem definidos, mensuráveis e passíveis de confirmação, viáveis, realistas e com prazos de execução.

Assim, cada OE terá pelo menos uma iniciativa de gestão e o conjunto de acções que serão utilizadas para atingir esse objectivo e que serão, posteriormente, o foco da monitoria e avaliação de desempenho da EDEA.

A estrutura do plano de acção incluirá, entre outros:

- a descrição de cada iniciativa e de cada actividade
- uma estimativa de orçamento (a elaborar depois de estabilizadas as iniciativas)
- o nível de prioridade
- as partes interessadas
- o sector / ministério envolvido
- a complexidade
- o prazo de execução.

Para os casos aplicáveis, será posteriormente sugerida a implementação de projectos-piloto para posterior escalonamento.

Na figura seguinte apresenta-se o esquema do plano de acção que é apresentado em detalhe, em anexo a este documento.



PILAR 2. ENERGIAS RENOVÁVEIS E INDÚSTRIA EXTRACTIVA MARINHA

P2	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
Energias renováveis e indústria extractiva	a) Promover uma economia inclusiva através da contribuição do sector da indústria extractiva marinha para o desenvolvimento dos Projectos de energias renováveis azuis, assegurando o fornecimento a zonas mais remotas do país e contribuindo para a descarbonização da economia	Desenvolvimento harmonioso das indústrias oceánicas promovido	iv) Potenciar a melhoria das condições de vida das comunidades locais através do reforço de parcerias público-privadas, da formação de quadros técnicos locais, criação de emprego e canalização de receitas e benefícios decorrentes da responsabilidade social e corporativa	Elaborar e promover planos de desenvolvimento com alguns alinhamentos comuns, realizados às suzeiras	Alta	Comunidades locais; jovens; empresas	MIMAIP	MEF, MTA, MIREME, MTC	Relativamente simples	2023-2040
		Colaboração estratégica entre os actores, entidades e empresas envolvidas nas indústrias oceánicas		Dinamizar as acções promovidas pelo Estado, nos quais os actores, entidades e empresas possam apresentar mutuamente os seus planos de desenvolvimento e identificar as positivas sinergias	Imediata		MIMAIP	MEF, MTA, MIREME, MTC	Relativamente simples	2023-2040
		Aplicação no terreno de planos de desenvolvimento com fortes sinergias e partilha de objectivos comuns		Seleccionar as acções relacionadas com o desenvolvimento dos distritos costeiros e para garantir acesso a recursos energéticos a zonas mais remotas do país que sejam financiadas e que recursos financeiros das indústrias oceánicas deverão ser afectadas	Média		MIMAIP	MEF, MTA, MIREME, MTC	Complexo: implica aquisição de conhecimento e disponibilidade das empresas	2023-2040
				Integrar o conjunto das indústrias oceánicas e o desenvolvimento socioeconómico nacional, através da identificação e promoção de sinergias	Média		MIMAIP	MEF, MIREME	Complexo: implica disponibilidade das empresas	2023-2040
Energias renováveis	b) Apoiar iniciativas de pesquisas e análises de viabilidade, e atribuir incentivos a investimentos para a introdução de fontes de energia renovável aproveitando os recursos naturais (rios, planos de água, vento, ondas, sol, etc.) em regiões com condições naturais favoráveis	Plataforma estabelecida	i) Apoiar a implementação de projectos-piloto de produção de energias renováveis azuis (eólica, solar, das ondas) procurando o desenvolvimento da tecnologia associada e a melhoria da sua atratividade face às outras fontes renováveis	Garantir o estabelecimento de uma plataforma para aprofundamento do conhecimento da tecnologia associada à exploração de energias renováveis azuis	Alta	Empresas associadas às energias renováveis	MIREME	MIREME, FUNAE	Complexo: implica aquisição de conhecimento	2023-2023
		Estudos complementares realizados		Promover estudos complementares (incluindo benchmarking) para aperturar as tecnologias para que estas sejam rentáveis e tenham menos impactos	Alta		MIREME	MIREME, FUNAE	Complexo: implica aquisição de conhecimento	2023-2023
		Estudos complementares realizados		Promover estudos complementares relacionados com o uso combinado de outras fontes renováveis de forma a viabilizar os projectos	Média		MIREME	MIREME, FUNAE	Complexo: implica aquisição de conhecimento	2023-2023
		Comunidades locais criadas		Promover a criação de comunidades locais de energias renováveis, com o envolvimento eventual de privados nos casos mais complexos, através de parcerias, para a estruturação de sistemas de produção e distribuição de energias de carácter local, mas em condições de escala e sustentabilidade adequadas (ex: política de preços fixados e subsídios da produção de energia renovável)						

Descrição das colunas:

Pilar ou Desafio	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	
Sector(es) abrangidos	a)... b)... Objectivos estratégicos associados aos pilares	associadas às acções	Iniciativa prioritária (identificada no âmbito do esboço de EDEA e nos GTI)	destinadas a concretizar as iniciativas	Imediata	ver abaixo
			Outras iniciativas		Alta	
					Média	
					Baixa	

Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)	
ver acima	exemplos: pescadores, comunidades, empresas, mulheres, jovens, academia, parceiros de cooperação, agências de financiamento	Ministério responsável pela concretização da acção (exemplos: MIMAIP, MIREME, MCTES)	entidades do ministério responsável e outros ministérios	Simple Relativamente simples Complexo	e eventuais etapas intermédias 2023-2027 (2040)	células em branco: sem informação células coloridas: aguarda informação

Figura 12 - Ilustração esquemática do Plano de Acção



8. PLANO DE MONITORIA E AVALIAÇÃO

Estabilizada a EDEA e Plano de Acção (incluindo os contributos da consulta) será finalizado o Plano de monitoria e avaliação do progresso da EDEA.

Este Plano de monitoria e avaliação da EDEA, que será a forma de assegurar que a Missão da EDEA está a ser cumprida e permitirá alcançar a Visão, incluirá um conjunto de etapas.

Em primeiro lugar será definido um conjunto de indicadores estratégicos - claros, realistas e eficazes - para medir e avaliar as acções propostas e, por conseguinte, medir a efectividade da EDEA, incluindo o seu alinhamento com os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).

Este conjunto de indicadores será a base de um sistema de monitoria e avaliação, que indicará o contributo de cada iniciativa ou acção para o Plano Quinquenal do Governo (PQG) e outros instrumentos de planificação indicados pelas partes interessadas relevantes. Serão seleccionados aqueles que serão especialmente relevantes para a monitoria e avaliação em causa, especialmente indicadores onde a recolha sistemática de informação seja viável para as autoridades competentes.

O sistema de monitoria e avaliação terá um papel particularmente importante, pois irá fornecer os dados de base que irão sustentar qualquer avaliação. Este sistema incluirá, além dos indicadores estratégicos, dos meios de verificação de cada indicador e dos responsáveis por essa verificação, um calendário de monitoria e avaliação onde são indicadas as acções correspondentes a cada OE, o seu prazo de execução (com as datas previstas/propostas para o início e o fim de cada acção ou conjunto de acções) e a indicação dos anos em que cada acção deverá ser avaliada e/ou monitorada.

O sistema de monitoria e avaliação deverá ser suficientemente flexível para permitir a sua modificação, sempre que as alterações nas condições ou a obtenção de nova informação salientem essa necessidade.

O sistema de monitoria e avaliação será, por fim, discutido com o Grupo Interministerial de modo a permitir o seu aperfeiçoamento.



9. ELEMENTOS FINAIS

Depois de discutida (e validada) a proposta da EDEA, proceder-se-á à verificação da articulação da EDEA com o POEM e outros programas e planos territoriais locais, será definido o seu modelo de Governança e será também definido um conjunto de indicadores estratégicos e preparado o Plano de monitoria e avaliação do progresso da EDEA.

Para isso serão incluídas as seguintes actividades:

- Assegurar o enquadramento de questões relevantes do Plano de Ordenamento Marítimo Nacional (POEMN) na EDEA, podendo incluir, dentre outras, uma indicação de locais com melhor adequação ao desenvolvimento das actividades relacionadas à Economia Azul.
- Assegurar a identificação de programas e planos territoriais locais que pela sua interdependência estrutural ou funcional necessitem de uma coordenação integrada de ordenamento para o desenvolvimento da Economia Azul, bem como as respectivas medidas de articulação e de coordenação institucional.
- Finalização do modelo detalhado de governação da EDEA, incluindo um fluxograma representativo do processo decisório, contemplando a definição de papéis e responsabilidades e as principais rotinas das diferentes instâncias consultiva e deliberativa. Para este modelo serão também tidos em conta os potenciais parceiros privados com aptidão à integração do mercado de Economia Azul em Moçambique.
- Definir mecanismos e estratégias de engajamento de actores-chave na implementação da EDEA, nomeadamente: sector público, sector privado, sociedade civil organizada, comunidades, academia e outros actores indicados. Nesta actividade será necessária atenção particular ao papel dos actores privados como agentes catalisadores do crescimento sustentável e inclusivo da Economia Azul.
- Quantificar/aproximar o montante de investimento necessário às iniciativas identificadas no plano de acção.
- Definir um conjunto de indicadores estratégicos necessários à mensuração da efectividade da Estratégia, incluindo o seu alinhamento com os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).
- Definir um sistema de monitoria e avaliação, indicando o seu contributo para o Plano Quinquenal do Governo (PQG) e outros instrumentos de planificação indicados pelas partes interessadas relevantes.

Estes elementos serão organizados no Relatório Final da EDEA.



10. REFERÊNCIAS

- Azevedo, Zacarias A. (2013) Universidade Eduardo Mondlane. Políticas públicas de desenvolvimento do turismo em Moçambique: da panaceia à prática. Janeiro, 2013
- African Union (2012) 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy), 2012
- African Union – Inter-African Bureau for Animal Resources (AU-IBAR) (2019) Africa Blue Economy Strategy
- Anuário Estatístico 2021 - Moçambique. © 2022 Instituto Nacional de Estatística
- Atlas Socio-Demográfico de Moçambique (2022) Censo 2017, INE, 2022;
- AU-IBAR (2019) Africa Blue Economy Strategy. Nairobi, Kenya
- Barroso, José. (2009) Mensagem do Presidente da Comissão Europeia. In Ribeiro, Fernando Ramboa, (ed.)
- Bolaky, Bineswaree (2020) Operationalising Blue Economy in Africa: The Case of South West Indian Ocean, ORF Issue Brief No. 398, September 2020, Observer Research Foundation
- Boletim da República, I Série No 254, de 28 de Dezembro de 2018; Assembleia da República, Lei 18/2018, Estabelece o Regime Jurídico do Sistema Nacional de Educação da República de Moçambique
- Brundtland, Gro Harlem (1987) Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future. WCE and Development (in: https://sustainabledevelopment.un.org/content/document/5987_our_common_future.pdf)
- Camal, Denise Ibraimo (2014) Da logística nos portos de Moçambique e seu Hinterland; dissertação apresentada ao Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto para obtenção do Grau de Mestre em Logística, IP Bragança
- CFM (2015) Port Concessions in Mozambique
- CFM (2019) Os nossos portos
- CFM (2020) Livro de Tarifas Portuárias
- CFM (2021) Caderno de Estatísticas 2020
- CFM (2022) Relatório e Contas 2021
- Colgan, Charles (2019) The Blue Economies of Kenya and Tanzania, CBE News, June 26, 2019
- Cruise Reports Dr. Fridtjof Nansen EAF-Nansen/CR/2018/2 – Survey of the Fishery Resources and Ecosystem off Southeast Africa, Mozambique, 12th February – 19th March 2018
- CTA, USAID (2014) Review of the Mozambique draft port law
- Deltares (2020) Apoio ao desenvolvimento do Roteiro da Economia Azul Sustentável do ProAzul, 11205473-003-ZKS-0002, 18 December 2020, Final version



Degnarain, Ashvin (2014) The Ocean Economy: A Roadmap for Mauritius, SPC-EU Deep Sea Minerals Project, Regional Training Workshop on Deep Sea Minerals: Financial Aspects, 13 – 16 May 2014

Diário Económico, Edição de 18 de Fevereiro 2023 – Publicação Electrónica

Estatísticas do Turismo, 2020-2021 – Moçambique © 2022; Instituto Nacional de Estatística

Estatísticas dos Transportes e Comunicações, 2021 – Moçambique © 2021 Instituto Nacional de Estatística

Estatísticas Industriais 2021 © 2022; Instituto Nacional de Estatística – Moçambique

Estratégia Africana de Economia Azul (2019) Technical Report, October 2019

Estratégia Africana de Economia Azul. Nairobi, Quênia

European Commission (2011) Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning Final report. Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2011, disp. em <http://ec.europa.eu/maritimeaffairs>

European Commission (2017) Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy. Commission staff Working document

European Union (2022) The EU Blue Economy Report 2021

FAO (2020) Programme de Promotion Économie Bleue au Cabo Verde, PROMEB, Projet FAO UTF/CVI/047CVI, Édition 2020

FAO (2021) Estratégia de transição da economia azul para São Tomé e Príncipe. São Tomé

Financial Times (2020) FDI Markets; UNCTAD. 2020

Findlay, Ken (s/ data) Ocean Economies, Blue Economies and Ocean Governance, Research Chair: Oceans Economy Cape Peninsula University of Technology, South Africa

Iglesias Campos, Alejandro (coord.), Uma Economia Azul Sustentável para Cabo Verde, UNESCO-IOC, 2021

Indicadores Básicos de Energia, Gás e Petróleo 2017-2021 © 2021; Instituto Nacional de Estatística

Instituto Nacional de Estatísticas (INE), IV RECENSEAMENTO GERAL DA POPULAÇÃO E HABITAÇÃO (RGPH, 2017)

Instituto Universitário Mundial de Investigação Económica para o Desenvolvimento das Nações (ONU-WIDER), Junho, 2020

InvestSA (2022), South Africa's OCEAN ECONOMY

Japan International Cooperation Agency - JICA (2018) Data collection survey on blue economy in the republic of Kenya, Final Report June 2018



Jones, K., Duarte, E., Grantham, H., Costa, H.M., Sidat, N., Siteo, J., Van Beuningen, D., Bennet, R., Afonso, P., Agy, B., Montanha, C., Suege, I. & Harris, L.R. (2021) Análise de Priorização Espacial para apoiar a expansão das Áreas de Conservação Marinhas em Moçambique. Wildlife Conservation Society Mozambique e Instituto Nacional de Investigação Pesqueira. Maputo, Moçambique. 87pp.

Kyriakoulis, A. (2021). Ports and terminal 2021, HFW

Lyimo, Benson James (2021) Blue Economy Growth and United Republic of Tanzania Economy, Olva Academy - School of Researchers, Vol. 3, Issue 1, February 2021 Arusha, Tanzania

Martins, J.M.R. Estratégias de Economia Azul: Trabalho de Investigação Individual do cpos - M, 2020/2021

Marzoli, A. Inventário florestal nacional. DNTF, Maputo, Moçambique, 2007

Menon, A., Crudeli, L., Carlucci, K., Madope, A., Julien, V. (2020) Mozambique Marine Market Assessment (Draft) September 29, 2020

MIMAIP (2020) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo. Relatório E4 - Inventário e Caracterização Ambiental Avaliação e Desenvolvimentos Futuros

MIMAIP (2021) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), Volume 1 - Proposta de Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo. Tomo 2 - Diagnóstico. Relatório Final, Setembro 2021

MIMAIP (2021) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), Volume 1 - Proposta de Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo. Tomo 3 - Proposta de POEM. Relatório Final, Setembro 2021

MIMAIP (2021) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), Volume 2 – Estudos de Inventário / Cartografia. Tomo 1 – Enquadramento. Relatório Final, Setembro 2021

MIMAIP (2021) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), Volume 2 – Estudos de Inventário / Cartografia. Tomo 2 – Caracterização Geral. Relatório Final, Setembro 2021

MIMAIP (2021) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), Volume 2 – Estudos de Inventário / Cartografia. Tomo 3 – Usos, Actividades e Funções. Relatório Final, Setembro 2021

MIMAIP (2021) Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo (POEM), Volume 2 – Estudos de Inventário / Cartografia. Tomo 4 – Economia Azul. Relatório Final, Setembro 2021

Ministério da Energia (2011) Estratégia de Desenvolvimento de Energias Novas e Renováveis (EDENR) para o período de 2011 – 2025; Projecto n° 71/CM.REV1/2011, de 01 de Maio

Ministério da Indústria e Comércio (2001) Análise de Custos de Transporte na Comercialização Agrícola em Moçambique, 2001.

Ministério das Pescas, Direcção Nacional de Economia e Políticas Pesqueiras (DNEPP) (2012) Plano Director de Estatísticas das Pescas 2012 – 2019. Maputo, Fevereiro de 2012

Ministério das Pescas, Direcção Nacional de Economia e Políticas Pesqueiras (DNEPP) (2013) Síntese do Retiro de Estatística da DNEPP. Hotel Cardoso, 10 -11 de Junho, 2013



- Ministério das Pescas, Instituto Nacional de Desenvolvimento da Pesca de Pequena Escala (2006) Plano Estratégico do Subsector da Pesca Artesanal; Volume I; Documento Principal. Outubro, 2006
- Ministério das Pescas (2007) Estratégia para o Desenvolvimento da Aquacultura em Moçambique 2008 – 2017; Aprovada à 21 Agosto 2007 na 22ª Sessão do Conselho de Ministros
- Ministério das Pescas. Plano Director das Pescas (PDPII), 2010-19.
- Ministério das Pescas (2013) Plano Estratégico de Desenvolvimento da Pescaria de Atum em Moçambique – PEDPA. Maputo, 2013
- Ministério da Saúde, Direcção de Recursos Humanos. Relatório Anual 2019. XLV CCS 2019
- Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (2021) Esboço da Estratégia para o Desenvolvimento da Economia Azul (EDEA) (2022-2035)
- Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP) (2021) Plano de Investimentos de Infraestruturas de Apoio à Pesca e Aquacultura 2021 – 2040, Volume 4 – Versão Final, Setembro, 2021
- Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas. Boletim Estatístico da Pesca e Aquacultura 2009 – 2020, Edição nº 4
- Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (2019) Estratégia e Plano de Acção para o Desenvolvimento da Aquacultura 2020 – 2029. Junho, 2019
- Ministério do Turismo (2004) Plano Estratégico para o Desenvolvimento do Turismo em Moçambique (2004-2013); Aprovado na 15ª Sessão Ordinária do Conselho de Ministros de 12 de Outubro de 2004
- Ministério dos Recursos Minerais e Energia, Direcção de Planificação e Cooperação (2022) Fundamentação do Balanço do Plano Económico e Social, I Semestre, 2022, Maputo, Julho de 2022
- Ngwawi, Joseph (2018) Rumo a uma Economia Azul da SADC, África Austral Hoje, Vol. 20 No. 5 Agosto 2018
- Notteboom, T., Pallis, A. e Rodrigues, J.P. (2022) Port Economics, Management and Policy
- Operation Phakisa: moving South Africa's Oceans Economy forward, www.operationphakisa.gov.za
- Pawan G. Patil, et al. (2016) Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean, WBG, Report No: AUS16344, September 2016
- Pereira, M.A.M., Litulo, C., Santos, R., Leal, M., Fernandes, R.S., Tibiriçá, Y., Williams, J., Atanassov, B., Carreira, F., Massingue, A. & Marques da Silva, I. (2014) Mozambique marine ecosystems review. Report submitted to the Fondation Ensemble. Maputo, Biodinâmica/CTV, 139 pp.
- Plan National Investissement Économie Bleue au Cabo Verde - PNIEB 2020. Projet FAO UTF/CVI/047CVI - Appui Technique pour l'élaboration du Plan National D'Investissement pour



L'Économie Bleue (PNIEB) et preparation d'un Programme de Promotion de L'Économie Bleue (PROMEB)

Porto de Maputo (2020). Port of Maputo: sustainable gateway for the Eastern African market

Raffaello Cervigni, Pasquale L. Scandizzo, editors, The Ocean Economy in Mauritius. Making it happen, making it last, World Bank Group, Conference Edition

Rasowo, J. O., Orina, P., Nyonje, B., Awuor, S. & Olendi, R. (2020) Harnessing Kenya's Blue Economy: prospects and challenges, Journal of the Indian Ocean Region, DOI: 10.1080/19480881.2020.1825199

Republic of Seychelles, Seychelles' Blue Economy. Strategic Policy Framework and Roadmap: Charting the Future (2018-2030)

http://www.seychellesconsulate.org.hk/download/Blue_Economy_Road_Map.pdf

Republic of South Africa. Operation Phakisa, Unlocking the Economic Potential of South Africa's Oceans; Marine Protection Services and Governance, Executive Summary. 15 August, 2014

República de Moçambique, Conselho de Ministros. Resolução no 12/97, de 10 de Junho – Aprova a Política Cultural e Estratégia da sua Implementação.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 68/2021, Aprova a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, DR N.º 108 4 de junho de 2021

Resolução do Conselho de Ministros n.º 120/2021, Aprova o plano de ação da Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, DR N.º 170 1 de setembro de 2021

Richard Mulwa, An assessment of the status of blue economy sectors in Kenya, 2021

Rocha, Amadeu (2013). A Gestão e a concessão das áreas portuária

Role of blue economy for growth in Tanzania explained, Thursday, The Citizen, November 15, 2018 — updated on April 14, 2021, [Role of blue economy for growth in Tanzania explained | The Citizen](#)

Santos, Catarina Frazão (2022) Considerações sobre Alterações Climáticas para informar a Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul (EDEA) de Moçambique. World Bank Group, ProBlue, 2022

Share, André (2018) Oceans Economy and Sustainability, Oceans Economy Secretariat, 10 April 2018

Silva, José Julião (2019) Universidade Pedagógica de Maputo – “Turismo em Moçambique: oportunidades, desafios e riscos”. AbeÁfrica: Revista da Associação Brasileira de Estudos Africanos, v.03, n.03, Outubro de 2019
The Government of Grenada, Blue Growth Coastal Master Plan, Grenada, April 30, 2016

Time To Reap From Blue Economy, Africa press, 22-09-2022, [Time to reap from blue economy - Tanzania \(africa-press.net\)](#)
UNEP, Marine Spatial Planning of the Western Indian Ocean Blue Economy, FINAL DRAFT, UNEP/NC/FP/2017/4/Doc/13, 7 April 2017

Ulman R., V. Bilabao-Bastida, G. Grimsditch. Ocean and Coastal Management. Vol. 83, 15- 18, 2013.



- UNCTAD (2014) The oceans economy: opportunities and challenges for SIDS
- UNDP (2018) Blue Economy for Inclusive and Sustainable Growth, UNDP Policy Brief n°6/2018
- UNEP (2017) MSP of the WIO Blue Economy: 7 April 2017; UNEP/NC/FP/2017/4/Doc/13
- UNEP, GRID-Arendal. Green Economy for Oceans: Blue Economy Success Stories (em curso)
- UNESCO (2007) Visions for a SEA CHANGE – Report of the First International Workshop on Marine Spatial Planning
- UNICEF Moçambique/2017/Ricardo Franco
- UNICEF/MOZA2016-00293/Sebastian Rich
- UNICEF/MOZA2016-00641/Ricardo Franco
- United Nations Economic Commission for Africa (2016) Africa's Blue Economy: A policy handbook
- United Nations Economic Commission for Africa (2020) “Blue Economy, Inclusive Industrialization and Economic Development in Southern Africa”, August 2020
- Vos, de Klas e Benzaken, Dominique, Mecanismos de Financiamento para o Desenvolvimento da Economia Azul em Moçambique (2020).
- WIOMSA/CSIR, A Western Indian Ocean Approach for Incorporating Marine Spatial Planning in the Blue Economy, Review Report Draft v2, Area Based Planning tools and Regional Cooperation in the Western Indian Ocean meeting Mahe, Seychelles, 13-14 October, 2016
- World Bank Group, Blue Economy for Resilient Africa Program. Operational Brief. Overview, 2022
- World Bank Group (2018). Port development and competition in East and Southern Africa
- World Bank Group (2022). Leveraging the Private Sector for the Development of the Blue Economy in Mozambique, 2022
- Wood, Geoffrey & Dibben, Pauline (2005) Port and shipping in Mozambique: current concerns and policy options, Maritime Policy & Management: the flagship journal of international shipping and port research, 32:2, 139-157, DOI: 10.1080/03088830500062707
- XINHUA, “Tanzania’s Zanzibar welcomes investment in blue economy”, CGTN Africa, June 20, 2021 <https://africa.cgtn.com/2021/06/20/tanzanias-zanzibar-welcomes-investment-in-blue-economy/>
- Zavale, H. *et al.* (2020). Dynamics of the fertilizer value chain in Mozambique. sustainability 12(11), 4691; <https://doi.org/10.3390/su12114691>
- Zuma, Jacob (2014). Address by His Excellency President Jacob Zuma at the Operation Phakisa: Unlocking the Economic Potential of the Ocean Economy Open Day, International Convention Centre (ICC), Durban. 15 October 2014



LIGAÇÕES

https://www.afdb.org/sites/all/libraries/pdf.js/web/viewer.html?file=https%3A%2F%2Fwww.afdb.org%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Fdocuments%2Fprojects-and-operations%2Fseychelles_-_support_to_blue_economy_msms_-_technical_assistance_request.pdf#page=1&zoom=auto,-13,848

<https://blueeconomy.govmu.org/SitePages/Index.aspx>

<https://blueinvest-africa-2022.b2match.io/page-4211>

<http://coast.iwlearn.org/en/about>

<https://www.edbmauritius.org/>

<https://economist.com.na/37452/special-focus/growing-the-blue-economy-for-all-sadc-states-not-only-those-with-coastlines/>

https://www.fao.org/docs/handinhandlibraries/default-document-library/stp_investmentplan_221008.pdf?sfvrsn=18bcc5e_1

http://www.finance.gov.sc/uploads/files/The_Blue_Economy_strategy.pdf

https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201706/saoceaneconomya.pdf

<http://www.investsa.gov.za/>

<https://investinseychelles.com/key-sectors/blue-economy>

<https://www.nairobiconvention.org/>

<https://safety4sea.com/south-africa-launches-tool-to-improve-blue-economy-strategy/>

https://www.undp.org/mauritius-seychelles/blog/blog-large-ocean-economies?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=CjwKCAjwvsqZBhAIEiwAqAHEldJDtTage6jktN_tNV6CrSDpIT04YBzPrcF1-5YVnIfghHxeFcJ8vBoCEzgQAvD_BwE

<http://www.unep.org/greeneconomy/GreenEconomyReport/tabid/29846/Default.aspx>

http://www.unep.org/publications/contents/pub_details_search.asp?ID=6234

<http://www.un-redd.org/AboutREDD/tabid/102614/Default.aspx>

<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en/frontpage/1451>

<https://www.worldbank.org/pt/country/mozambique/overview>

ENTREVISTAS

- Administração Nacional das Pescas (ADNAP, IP):



- Cassamo Hassane – Director Nacional da ADNAP
- Lucinda Mangué
- Instituto de Desenvolvimento da Pesca e Aquacultura (IDEPA, IP):
 - Selso Cuaira – Director dos Serviços Centrais de Estatísticas, Planificação e Desenvolvimento Comunitário;
 - Gércia Cumbana
 - Fidel Matusse
- Instituto Oceanográfico de Mocambique (InOM, IP)
 - Cláudia Tomás

Para apreciação



Esta página foi deixada propositadamente em branco

Para apreciação



ANEXOS

ANEXO 1 - ANÁLISE SWOT REVISTA

Descrição geral

No âmbito do Esquema de EDEA foi elaborada uma análise SWOT (FOFA)⁵¹ para um conjunto alargado de pilares que foram posteriormente agregados, pelo que as várias análises SWOT foram rearrumadas, de acordo com a nova organização de pilares mas mantendo a estrutura por actividade.

As análises SWOT que se apresentam em seguida reúnem os contributos obtidos em sede dos GTT, devidamente filtrados e complementados pelos consultores.

Pilar 1. Pescas e aquacultura

Pontos fortes	Pontos fracos
Existência de condições naturais favoráveis para a exploração de recursos pesqueiros de grande valor comercial e para o desenvolvimento da aquacultura continental e da maricultura em particular do <i>offshore</i>	Limitado conhecimento do potencial dos stocks pesqueiros
Existência de três importantes portos de pesca operacionais (Maputo, Beira e Quelimane) e de uma rede abrangente de centros de pesca dotados de infraestruturas de apoio	Limitada cobertura territorial da infraestrutura de apoio à pesca (portos, refrigeração, energia, processamento, transporte, vias de acesso e sistemas de informação) com implicações na cadeia de valor e acesso a mercados
Existência de um quadro jurídico-político para o exercício das actividades de pesca e aquacultura	Fraco domínio das tecnologias modernas de produção, processamento e conservação
Existência de organizações de base e mecanismos de colaboração regional (associações, Comités de Gestão de Recursos Locais, CCP, etc.)	Insuficiente fiscalização/vigilância, nomeadamente por recursos humanos, logística e financiamento limitados, das actividades de pesca, importação e exportação de produtos da pesca e aquacultura
	Insuficiente capacidade de operacionalização do quadro legal vigente no sector

⁵¹ Análise Interna

- Pontos Fortes - valores próprios positivos da(s) actividade(s) que contribuem para a sua afirmação/diferenciação e que deverão ser potenciados.
- Pontos Fracos - valores próprios negativos da(s) actividade(s) que contribuem para a sua degradação e que deverão ser minimizados.

Análise Externa

- Oportunidades - factores externos que poderão contribuir para potenciar a(s) actividade(s) e que por isso deverão ser aproveitados.
- Ameaças - factores externos que podendo contribuir para a degradação da(s) actividade(s) deverão ser contrariados.



<p>Existência de mercados/ compradores/processadores de maior escala valorizando os produtos de produção local</p> <p>O canal de Moçambique constitui rota migratória de muitas espécies marinhas que constituem recursos pesqueiros</p> <p>Existência do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional</p>	<p>Fraca fluidez da comunicação e coordenação interinstitucional</p> <p>Insuficiente abastecimento de produtos de pesca e aquacultura</p> <p>Fraco investimento na cadeia de valor dos produtos da pesca e da aquacultura</p> <p>Altos custos e limitadas opções de financiamento aos pescadores artesanais e potenciais pequenas e médias empresas na cadeia de valores de produtos da pesca</p> <p>Inadequados serviços de apoio (manutenção, construção naval)</p> <p>Fraca articulação entre as instituições no que respeita à qualidade e segurança alimentar e insuficiência nos sistemas de controlo da qualidade</p> <p>Produção aquícola insuficiente e inexistência de produção de juvenis para maricultura, bem como de um centro experimental de larvicultura para espécies marinhas nativas</p> <p>Elevados custos de insumos e tecnologia para a aquacultura com dependência do mercado externo no fornecimento de rações para aquíicultura</p> <p>Falta de conhecimento tecnológico e científico actualizado</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Crescente demanda por produtos da pesca e aquacultura no mercado interno e internacional</p> <p>Treinamentos oferecidos pelas organizações regionais e internacionais (IMO/FAO, SADC etc.)</p> <p>Proximidade dos principais pesqueiros de tunídeos aos portos de pesca nacionais</p> <p>Existência de uma Zona de Livre Comércio em África</p> <p>Potencial de criação de emprego para mulheres e jovens na cadeia de valor de produtos de pesca e aquacultura e de contribuição para a melhoria das condições alimentares das populações</p> <p>Potencial de aumento da capacidade de processamento de pescado</p> <p>Disponibilidade do acesso ao uso de tecnologia ou equipamentos de pesca mais eficientes e ambientalmente sustentáveis</p> <p>Existência de instrumentos jurídicos e operacionais de cooperação regional de fiscalização pesqueira</p> <p>Potencial de diversificação dos tipos de aquacultura e das espécies: pepino do mar caranguejo e até rizicultura</p>	<p>Mudanças climáticas e eventos extremos com impactos na distribuição dos stocks e época da reprodução dos peixes e na alteração das condições propícias para aquacultura</p> <p>Degradação ambiental não associada às mudanças climáticas, que impacta a produtividade pesqueira e a produção aquícola</p> <p>Riscos de ocorrência de doenças exóticas e incapacidade de controlar sua disseminação</p> <p>Pirataria e terrorismo</p> <p>Instabilidade político-militar e de segurança em algumas regiões</p> <p>Sobrepesca e pesca ilegal, não reportada e não regulamentada</p> <p>Elevados custos de operações de fiscalização pesqueira</p> <p>Usos concorrentes do espaço aquático</p> <p>Declínio dos stocks de peixes</p> <p>Pressão de outras actividades como a extracção de recursos minerais na faixa costeira</p> <p>Normas internacionais de controlo de produtos alimentares muito restritivas, limitando as exportações</p>



Pilar 2. Energia Azul e Indústria extractiva marítima

Pontos fortes	Pontos fracos
<p>Existência de um quadro institucional e jurídico-legal favorável à promoção e produção de energias renováveis</p> <p>Existência do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional</p> <p>Existência de condições naturais adequadas e favoráveis à produção de energias renováveis, em especial hídrica, solar e eólica</p> <p>Os custos de produção, com o desenvolvimento tecnológico, têm vindo a reduzir-se</p> <p>Existência de um quadro institucional e jurídico-legal que promove a exploração de recursos minerais e hidrocarbonetos</p> <p>Existência do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional</p> <p>Existência de recursos e condições susceptíveis de desenvolver as indústrias extractivas, em particular de gás natural e de minerais</p> <p>Existência de informação de base (cadastro mineiro actualizado, disponível, flexível e transparente e dados e estudos de avaliação geológica e geofísica, no <i>offshore</i> e no <i>deep offshore</i>) que permite captar investidores para as indústrias extractivas, em particular de gás natural e de recursos minerais</p> <p>Potencial de melhoria das condições socioeconómicas das comunidades locais, através da formação de quadros técnicos locais, criação de emprego e contratualização de iniciativas e contrapartidas nos projectos de investimento</p>	<p>Eficiência de conversão de energia relativamente baixa</p> <p>A intermitência dos ventos dificulta um planeamento adequado e a integração nos planos de produção</p> <p>Afecta negativamente o habitat das aves e interfere nas migrações</p> <p>Incentivos ainda limitados para atracção de investimentos nas energias renováveis</p> <p>Conhecimento ainda pouco aprofundado do potencial das energias marinhas</p> <p>Dificuldade de identificação e quantificação das poupanças de emissões de GEE por sectores</p> <p>Ausência de transparência e fraca participação pública</p> <p>Fraca participação do sector privado nacional na indústria extractiva</p> <p>Impactos e conflitos com áreas de sensibilidade ambiental</p> <p>Impactos sociais com processos de reassentamento pouco transparentes e não inclusivos</p> <p>Eventualidade de riscos ambientais resultantes das actividades de pesquisa e produção mas também das actividades de transformação e transporte</p> <p>Dependência técnica e financeira elevada do investimento privado estrangeiro</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Tendência global da descarbonização das actividades e procura crescente de fontes de energia alternativas</p> <p>Potencial de exploração do mercado internacional de créditos de carbono</p> <p>Reforço da balança comercial do país com as exportações</p> <p>Viabilidade de produção e fornecimento de energias renováveis a zonas mais remotas do país, incluindo várias ilhas, com efeitos socioeconómicos relevantes</p> <p>Aumento progressivo da procura global por gás natural nos mercados internacionais</p> <p>Existência da plataforma permanente de transparência (TTIE) na indústria extractiva e de políticas de maior incorporação local - responsabilidade social</p>	<p>Escassez de recursos humanos com experiência adequada</p> <p>Localização de potencial de energias renováveis em áreas de alta biodiversidade ou de migração de espécies protegidas</p> <p>As infraestruturas de energias renováveis marinhas podem ainda conflitar com outras actividades como a pesca e navegação marítima</p> <p>O elevado nível de investimento inicial e a presença de fontes energéticas financeiramente mais viáveis pode inibir a potencialidade das energias marinhas</p> <p>Risco de eventos meteorológicos extremos, com fortes impactos nos equipamentos e nas actividades de produção</p> <p>Dificuldade no recrutamento de recursos humanos especializados</p>



<p>Grande procura por minerais no mercado internacional</p> <p>Potencial de atracção do investimento privado, nomeadamente estrangeiro, com uma adequada articulação de mecanismos e interesses público-privados</p>	<p>Incertezas e volatilidade das condições dos mercados dos preços dos recursos minerais e do gás natural</p> <p>Inconsistências nos mecanismos de controlo, dando espaço a fenómenos como a erosão costeira, extinção de espécies e destruição de habitats.</p> <p>Conflitos de interesses com outras actividades e usos concorrentes da zona costeira e do espaço aquático</p> <p>Instabilidade das condições político-militares e de segurança em algumas regiões</p>
--	--

Pilar 3. Capital natural, ambiente e economia circular

Pontos fortes	Pontos fracos
<p>Elevados níveis de biodiversidade marinha e existência de áreas de conservação marinha dotadas de planos de maneio e algumas delas de plano de negócios para captação de financiamentos</p> <p>Comprometimento político na protecção do ambiente aquático e costeiro através, entre outros, da criação de mais áreas de conservação marinhas</p> <p>Existência do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional que determina as áreas importantes para a biodiversidade</p> <p>Existência da Estratégia do Mangal e da Biodiversidade</p> <p>Existência de um quadro legislativo/jurídico que permite a capitalização da biodiversidade e serviços ecossistémicos (criação de activos/créditos naturais de sequestro de carbono passíveis de transacção e de gerar recursos)</p> <p>Existência de um sistema de contrabalanços de biodiversidade</p> <p>Existência de estudos sobre o valor dos serviços ecossistémicos do canal de Moçambique, do banco de Sofala e do mangal do delta do Zambeze</p> <p>Existência de parcerias público privadas para a co-gestão de áreas de conservação costeiras e marinhas (ex. PN Arquipélago de Bazaruto; PN Maputo)</p> <p>Existência de conhecimento (literacia e pesquisa) sobre o meio aquático e ecossistemas aquáticos e costeiros</p> <p>Existência de microorganismos susceptíveis de sustentar actividades de bioexploração</p> <p>Existência de um quadro jurídico favorável (CBD, Reg. partilha de benefícios genéticos)</p> <p>Existência de quadro jurídico legal protector de direitos de propriedade intelectual</p>	<p>O conceito de capital natural não é ainda muito conhecido</p> <p>Lacunas no conhecimento científico sobre os ecossistemas nacionais e a sua biodiversidade e limitações na quantificação do valor económico dos sistemas naturais (ecossistemas, habitats, etc.)</p> <p>Ausência de planos de gestão específicos para a generalidade dos ecossistemas sensíveis</p> <p>Ineficácia de gestão das áreas de conservação marinhas e da fiscalização marinha</p> <p>Complexa coordenação intersectorial para investimentos multisectoriais - muitos sectores envolvidos e pouca coordenação</p> <p>Rede limitada de áreas de conservação marinhas</p> <p>Sobreposição de mandatos entre o MIMAIP e o MTA (ANAC) na criação e gestão de áreas de conservação marinhas</p> <p>Limitado investimento em pesquisa científica e exploração do potencial genético</p> <p>Limitada disponibilidade de dados sobre os micro-organismos aquáticos</p> <p>Exploração de recursos genéticos num estágio ainda incipiente</p> <p>Ausência de recursos humanos capacitados</p> <p>Ausência de capacidade financeira e tecnológica</p>



<p>Existência de consciência relativa à grande geração de resíduos sólidos urbanos e de conhecimento relativo às áreas prioritárias de intervenção</p> <p>Experiências existentes de circularidade de certos resíduos</p> <p>Mapeamento compreensivo existente de actores na cadeia de valor do plástico</p> <p>Existência de um quadro jurídico de responsabilidade alargada do produtor e do importador e do plano nacional de acção de combate ao lixo marinho</p> <p>Oferta de serviços de saneamento de pequena escala e numa lógica de economia circular, que geram emprego em estratos da sociedade mais desfavorecidos</p> <p>Existência de estratégias de mitigação, adaptação a mudanças climáticas e de ordenamento territorial, incluindo o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional</p> <p>Consolidação da abordagem integrada da resiliência costeira e protecção de ecossistemas</p> <p>Moçambique é membro do African Risk Capacity</p>	<p>O conceito de economia circular não é ainda muito conhecido</p> <p>Fraca implementação do regime de responsabilidade alargada do produtor</p> <p>Insuficiência de apoios e incentivos à reciclagem e indústria de remanufatura</p> <p>Pouco conhecimento sobre os resíduos sólidos, e águas residuais industriais e seu efeito</p> <p>Fraca participação da Indústria e Comércio na promoção da economia circular</p> <p>Fraca abordagem da economia circular no campo formal do sistema nacional de educação</p> <p>Ausência de um Plano de Gestão Costeira</p> <p>Ausência de padrões de construção adaptados aos riscos</p> <p>Dependência dos investimentos públicos e pouca cultura de transferência de risco</p> <p>Ausência de dados sobre os riscos e quantificação dos benefícios das acções de conservação</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Formação, educação, sensibilização ambiental e desenvolvimento da investigação científica</p> <p>Em curso iniciativas de restauração e conservação de ecossistemas/ habitats</p> <p>Existência de mecanismos de transacção de activos naturais como os "sítios ou bancos naturais de compensação" (sistema de mutualização e antecipação de acções de compensação ecológica)</p> <p>Existência de novos mecanismos de financiamento marinho baseado no capital natural: seguro climático que inclui ecossistemas, troca de dívida por natureza (<i>debt swaps</i>), pagamentos por serviços ambientais</p> <p>Existência de mercado internacional para micro-organismos aquáticos, algas, invertebrados, etc.</p> <p>Existência de interesse de parceiros em apoiar o estabelecimento da indústria de bioexploração</p>	<p>Urbanização massiva e ocupação desordenada da faixa costeira, poluição urbana, industrial e agrícola e extracção exacerbada de inertes e recursos vivos nos cursos de água</p> <p>Os grandes rios são canais de transporte de poluentes, como plásticos e outros, originados em extensos territórios de Moçambique e nos países vizinhos</p> <p>Usos e actividades concorrentes no espaço aquático</p> <p>Falta de articulação entre ministérios (MIREME, MIMAIP, MTA) que resulta na continuidade de atribuição de licenças de exploração de recursos minerais em áreas de conservação</p> <p>Pressão exacerbada sobre os recursos marinhos, de águas interiores e costeiros devido a falta de alternativas sustentáveis à sua extracção para a satisfação das necessidades básicas</p> <p>Incertezas sobre os impactos das mudanças climáticas nos recursos marinhos, de águas interiores e costeiros</p> <p>Aquecimento global, poluição, tráfico ilegal de espécies, fragmentação de habitats</p> <p>Competição/Interesses económicos das grandes indústrias que exploram recursos não renováveis (hidrocarbonetos, recursos minerais costeiros, etc.) com consequências sobre a biodiversidade</p> <p>Usos concorrentes do espaço aquático</p> <p>Instabilidade político-militar</p> <p>Biopirataria</p>



<p>Negociações em curso sobre Acesso e Partilha de Benefícios sobre os recursos explorados em áreas para além da jurisdição nacional</p> <p>Zona de Livre Comércio Africana</p> <p>Engajamento triangular (comunidade-sector público e sector privado) para criação da capacidade técnica a nível local</p> <p>Existência de quadro legal para o regime de sustentabilidade social (mecenato) incluir iniciativas de economia circular</p> <p>Existência de um circuito económico em volta de todas etapas da vida de bens e serviços</p> <p>Existência de mercado de reciclagem e remanufaturaçã</p> <p>Nalgumas cidades do país os catadores de lixo fazem separação para reutilização, reformulação, transformação e reciclagem</p> <p>Capacitação de catadores de lixo com tendência a expandir</p> <p>Proliferação do interesse de algumas camadas mais jovens em temáticas ambientais</p> <p>Projectos que valorizam o combate à poluição, entre outros, no contexto económico da reciclagem e reutilização de resíduos e dos custos do impacto da poluição nos oceanos</p> <p>Empresas de dimensão industrial/tecnológica que asseguram a reciclagem da matéria prima à sua forma mais primária.</p> <p>Existência de soluções de protecção e gestão costeira baseadas na natureza</p> <p>Existência de instituições promotoras de sistema de seguros paramétricos</p> <p>Criação de empregos para comunidades vulneráveis e mulheres e jovens</p> <p>Possibilidade de melhorar a produção pesqueira e a qualidade dos ecossistemas para o turismo</p> <p>Conclusão e implementação dos planos locais de adaptação e mitigação às mudanças climáticas</p>	<p>Bioimperialismo (abuso da posição dominante das indústrias farmacêuticas em desrespeito aos direitos das comunidades)</p> <p>Volatilidade dos preços dos recursos susceptíveis de reciclagem dependentes do preço dos materiais brutos/virgens</p> <p>Actividade informal dos catadores de lixo</p> <p>Os derrames acidentais ou de águas de lastro contaminam o lixo marinho limitando a sua reutilização</p> <p>Urbanização massiva e pressão sobre as estruturas costeiras: dunas, mangais, recifes de coral, etc.</p> <p>Existência de distritos e municípios sem planos de prevenção de riscos/de resiliência às mudanças climáticas</p> <p>Aumento da frequência e magnitude dos eventos climáticos extremos</p> <p>Incertezas sobre os impactos das mudanças climáticas</p> <p>Desenvolvimento da indústria extractiva na faixa costeira incluindo em locais susceptíveis à erosão</p>
--	--

Pilar 4. Turismo e cultura

Pontos fortes	Pontos fracos
<p>Existência de recursos (muitos ainda não explorados) de qualidade excepcional para o turismo: diversidade de praias, biodiversidade, vida selvagem, espécies de pesca recreativa, património cultural e vivencial</p> <p>Condições para prática do turismo em todas as épocas do ano e nas suas variadas vertentes</p>	<p>Ausência de um Plano de Gestão de zonas costeiras</p> <p>Limitada capacidade de financiamento e acesso a financiamento ao desenvolvimento costeiro sustentável, à preservação e valorização do património cultural marítimo e do turismo</p> <p>Fraca valorização, promoção e marketing dos produtos e destinos turísticos e dos valores culturais das comunidades</p>



<p>Existência de um quadro jurídico-legal favorável à promoção e desenvolvimento do conjunto de serviços e actividades económicas relacionadas com a cultura e o turismo incluindo princípios de desenvolvimento social e económico e o respeito pelo património</p> <p>Existência do Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional</p> <p>Existência de quatro Áreas de Conservação Marinha</p> <p>Existência de bens culturais imóveis e submersos, ao longo da costa, com grande importância para o turismo e do Museu do Mar, vocacionado para a pesquisa, preservação e divulgação do património que se encontra no mar</p> <p>Crescimento do mercado de turismo doméstico, impulsionado pelo aumento de turistas nacionais</p> <p>Coordenação articulada intersectorial entre o Ministério da Cultura e Turismo e a ANAC (áreas de conservação) e o MIMAIP (prática de desportos náuticos) e entre o MIMAIP e os órgãos locais (gestão das praias)</p> <p>Existência de Zonas de Interesse Turístico e Áreas Prioritárias de Interesse Turístico (APIT) delimitadas</p> <p>Existência de parcerias público privadas para a co-gestão de áreas de conservação costeiras e marinhas (ex. PN do Arquipélago de Bazaruto; PN Maputo)</p>	<p>locais, em especial nos mercados de maior interesse potencial, nacionais, regionais ou internacionais</p> <p>Fraca qualidade de infraestruturas turísticas, serviços e vias de acesso (telecomunicações, transportes aéreos internacionais e regionais, rodoviários e marítimos e ligações intermodais, energia, saúde, segurança)</p> <p>Fraca promoção do ensino do turismo em geral e particularmente do baseado na natureza</p> <p>Falta de pessoal qualificado e de oferta de serviços complementares, nomeadamente de manutenção</p> <p>Fraco desenvolvimento do turismo cultural</p> <p>Ausência de planeamento de uso de terra, e outros recursos para fins turísticos</p> <p>Planeamento e controlo deficiente na criação, expansão e desenvolvimento de projectos e actividades turísticas, com impactos ambientais, socioeconómicos e culturais</p> <p>Preços elevados, que limitam a prática do turismo doméstico e colocam o país em desvantagem em relação a outros países da região</p> <p>Coordenação e articulação deficientes entre entidades na definição de políticas e acções de gestão e controlo nas áreas de conservação, património cultural, zonas costeiras e turísticas, incluindo águas interiores, e nos licenciamentos de usos e actividades</p> <p>Justiça lenta na resolução de conflitos, desmobilizando o interesse pelo investimento em turismo</p> <p>Processos de licenciamento complexos e demorados (ex. inexistência de uma lógica de “balcão único”)</p> <p>Burocracia na obtenção das várias licenças para a pesca recreativa, particularmente para turistas estrangeiros: embarcações, actividade</p> <p>Fraca inclusão das comunidades costeiras na consulta pública sobre construção de empreendimentos turísticos: conflitos de ocupação de áreas de varagem e centros de pesca</p> <p>Fraca oferta e pouco difundida no país de alguns segmentos de turismo como os desportos náuticos, a navegação de recreio e os cruzeiros locais</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Potencial para o desenvolvimento do ecoturismo</p> <p>Promoção do turismo bio-cultural e valorização do turismo doméstico</p> <p>Aprovação do conceito de museus relacionados com o meio aquático pode trazer novos actores</p> <p>Democratização e digitalização da indústria do turismo, com soluções integradas e eficazes de comunicação, captação, convergência, interacção e relacionamento com o turista, nacional e internacional</p>	<p>Exposição do país a eventos climáticos extremos e à subida do nível das águas do mar</p> <p>Instabilidade político-militar e de segurança em algumas regiões</p> <p>Elevados custos dos transportes aéreos internos que limitam o turismo nacional</p> <p>Dependência do turismo externo (que se tornou uma desvantagem visível durante a pandemia)</p>



<p>Criação de mecanismos de maior promoção e captação de turistas e que provoquem o aumento dos tempos de permanência e dos gastos/receitas locais</p> <p>Existência e potencial para o desenvolvimento da indústria de turismo náutico (desportos náuticos, navegação de recreio e cruzeiros, quer de pequena escala quer de âmbito regional)</p> <p>Existem rotas dos principais cruzeiros na região</p> <p>Gestão convergente do turismo cultural local, com incidência para a identidade e valor humano e do valor patrimonial natural de cada comunidade</p> <p>Melhor articulação entre entidades públicas e privadas, governo, autarquia e comunidades locais, para planear e organizar eventos e roteiros turísticos que promovam a maior diversidade da oferta de produtos e destinos turísticos</p> <p>Planeamento e desenvolvimento das infraestruturas de apoio ao turismo em falta para alavancar o interesse do investimento privado</p> <p>Desenvolvimento socioeconómico, com expansão da base salarial, associado aos grandes projectos, nomeadamente indústrias extractivas</p>	<p>Potencial aumento de instabilidade mundial (pandemias, conflitos armados) que prejudiquem o turismo internacional</p> <p>Conflitos de uso dos espaços, com potencial degradação dos recursos e activos turísticos e culturais (destruição de património, incluindo do subaquático, pressão da urbanização e poluição, dos vários tipos de pesca e das indústrias extractivas de recursos minerais e hidrocarbonetos)</p> <p>Forte competitividade dos destinos turísticos regionais e internacionais em matéria de acesso, infraestruturas rodoviárias e qualidade de prestação de serviços.</p> <p>Pagamento de pacotes turísticos fora do país com reduzida capacidade do país em captar a receita devida ao Estado.</p>
---	---

Pilar 5. Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas

Pontos fortes	Pontos fracos
<p>Posição estratégica de Moçambique relativamente às rotas internacionais de países com grande potencial de crescimento da Ásia e Médio Oriente, nomeadamente a China e a Índia</p> <p>Existência de três importantes infraestruturas portuárias em Maputo, Beira e Nacala, concessionadas ao sector privado e dotadas de corredores de ligação aos países vizinhos, e ainda de outras infraestruturas regionais razoavelmente bem distribuídas ao longo da costa que poderão permitir um tráfego de cabotagem</p> <p>Existência de dois portos secos, no corredor de Maputo e no corredor da Beira, e de duas zonas económicas especiais, junto aos portos de Maputo e de Nacala</p> <p>Vias férreas renovadas que ligam, aos portos, os locais de produção de matérias primas (carvão, madeira, areias pesadas, agronegócio, etc.)</p> <p>Existência de instituições de ensino e formação (Escola de Ciências Náuticas e Escola de Pescas) de profissões marítimas</p> <p>Existência de uma Estratégia para o Transporte Integrado (2009) e de uma rede de transporte multimodal (marítimo, rodoviário e ferroviário) interligada aos países do <i>hinterland</i></p> <p>Existência de empresas de apoio à navegação (ex.: Emodraga, INAHINA)</p>	<p>As concessões portuárias limitam a utilização dos portos pelo tráfego de cabotagem (tarifas elevadas) e pela Defesa Nacional</p> <p>A cabotagem ainda não está devidamente materializada (tarifas nos portos, concorrência do transporte rodoviário porta-a-porta)</p> <p>Mercado interno com pouca expressão, com um país muito concentrado na capital</p> <p>A inserção de alguns portos em áreas urbanas gera impactos no tráfego, no ambiente e ainda conflitos de uso</p> <p>Ausência de tecnologias para redução ou eliminação de emissões de GEE associadas às actividades portuárias e transporte marítimo</p> <p>Limitada capacidade de infraestruturas de transportes apropriadas</p> <p>Falta de articulação entre entidades na elaboração dos planos territoriais, nomeadamente os dos centros urbanos portuários: por exemplo os corredores de transportes não são acautelados</p> <p>Capacidade limitada de manutenção de infraestruturas e equipamentos que obriga a recorrer ao exterior</p>



<p>Criação de duas instituições de transportes marítimos (Instituto de Transporte Marítimo e Instituto Ferro-Portuário) que, entre outros, se destinam a promover o transporte de cabotagem</p>	<p>Ausência de uma companhia de bandeira nacional, nem para cabotagem nem para longo curso</p> <p>Capacidade de construção naval muito limitada (para as várias frotas)</p> <p>Fraca abordagem nas academias das matérias de poluição marítima</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>O terminal de cabotagem foi incorporado no porto de Maputo (concessão MPDC) incluindo operador e espaço de armazenagem dedicados</p> <p>Serviços de apoio aos navios, incluindo serviços de <i>bunkering</i> (ISTS)</p> <p>Curso de ambiente na UEM com cadeira dedicada à prevenção e controle da poluição marinha</p> <p>A expansão da indústria de hidrocarbonetos dinamiza o transporte marítimo</p> <p>O potencial de crescimento do turismo náutico (cruzeiros, navegação de recreio e desportos náuticos) que poderão dar novos usos a áreas portuárias desactivadas</p> <p>Terminal de serviços para os projectos de gás liquefeito</p> <p>Terminais de geração de energias renováveis e infraestruturas de gestão de resíduos - <i>cold ironing</i></p> <p>A criação de uma “auto-estrada marítima” no canal de Moçambique que permitirá aumentar a segurança da navegação e simultaneamente a protecção das áreas mais sensíveis</p>	<p>Eventos climáticos extremos e as suas consequências nas infraestruturas portuárias</p> <p>Atenuação do crescimento económico dos países do <i>binterland</i> e respectivas relações com os respectivos mercados externos (nomeadamente África do Sul).</p> <p>Dependência das ajudas internacionais para os grandes investimentos nos sistemas logísticos.</p> <p>Melhores desempenhos dos portos concorrenciais dos países vizinhos, com cadeias de transporte internacional mais organizadas e competitivas.</p> <p>Desconhecimento dos locais ambientalmente sensíveis que deverão ser protegidos prioritariamente em caso de derrames</p> <p>Não há meios aerotransportados para controlar a evolução da poluição e o seu combate</p> <p>O plano nacional de contingência e a política de uso de dispersantes químicos ainda não foram postas em prática</p> <p>Instabilidade político-militar e de segurança em algumas regiões</p> <p>Poluição decorrente de diversas fontes</p>

Pilar 6. Boa governação e Segurança Marítima

Pontos fortes	Pontos fracos
<p>Quadro legal do ordenamento do território, incluindo o Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo, que dá ao Estado o controlo dos recursos estratégicos do território</p> <p>Existência da Política do Mar e sua Estratégia como instrumento de orientação de acções de governo</p> <p>Envolvimento e participação da sociedade civil, comunidades locais, associações, etc.</p> <p>O quadro legal de articulação entre administração central local</p> <p>Obrigatoriedade de sujeição à Avaliação de Impacto Ambiental de todos os projectos que tenham impacto significativo no ambiente</p> <p>Existência de mecanismos de coordenação interinstitucional (CONDES, Conselho Nacional do Mar e Conselho Nacional da Economia Azul)</p>	<p>Dispersão de legislação e de competências</p> <p>Articulação entre administração central e local, nomeadamente a descentralização e desconcentração de poderes ainda pouco operacionalizadas</p> <p>Limitados incentivos e limitadas linhas de financiamento ajustadas às actividades integrantes da economia azul</p> <p>Fraca aposta em infraestrutura e benefícios para desenvolver as actividades das comunidades costeiras, o que dificulta a sua inclusão</p> <p>Insuficiente integração das questões do género e direitos humanos nos instrumentos de governação</p> <p>Incipientes acções de pesquisa e investigação nas questões de economia azul</p> <p>Fragmentação da governação dos oceanos entre os sectores</p>



<p>Moçambique é parte de importantes instrumentos jurídico-político internacionais, continentais e regionais de governação oceânica</p> <p>Progressivo investimento do INAMAR nos meios circulantes para fiscalização, busca e salvamento e infraestruturas administrativa e de comunicações</p> <p>Existência de centros de controlo e vigilância por satélite</p> <p>Capacidade regional de segurança marítima</p>	<p>Mecanismos de Resolução de Litígios/justiça ambiental imperfeitos e burocratizados</p> <p>Falta de uma estratégia nacional de segurança marítima</p> <p>Insuficiência de meios humanos, financeiros, tecnológicos (ex.: drones, sensores etc. para fiscalização marítima e terrestre) face à dimensão dos espaços marítimos, e dominiais, e a amplitude de competências cometidas</p> <p>Falta de definição de algumas fronteiras</p> <p>Limitada capacidade de controlo do espaço marítimo e portuário</p> <p>Inexistência do Comité Nacional de Busca e Salvamento</p> <p>Limitada coordenação intersectorial e gestão de competências sobre segurança marítima com dispersão de recursos</p> <p>Pouco conhecimento da população sobre a governação e as reais potencialidades do mar</p>
Oportunidades	Ameaças
<p>Quadro jurídico-político favorável à criação de um ambiente de confiança e integridade para investimentos</p> <p>Quadro legal que estabelece as Zonas Económicas Especiais e as zonas Francas Industriais</p> <p>Criação de um “código legislativo” da Economia Azul</p> <p>Operacionalização da Lei que cria os tribunais marítimos</p> <p>Operacionalização do Centro de Operações de Fiscalização Marítima</p> <p>Capitalização de ferramentas como a iniciativa Global Fishing Watch (de entre outras) para ampliar a capacidade de fiscalização</p> <p>Existência de organizações nacionais e internacionais de monitoria dos mecanismos de boa governação</p> <p>Promoção de igualdade de género e das comunidades</p> <p>Criação do Centro Regional de Monitoria, Controlo e Vigilância das actividades de Pescas da SADC</p> <p>A Defesa pode vir a fomentar indústrias e serviços ligados ao apoio logístico naval da frota, acrescentando oportunidades de negócios e empregos à economia</p> <p>Adesão de Moçambique a convenções internacionais, com especial destaque para a CNUMD</p> <p>Filiação de Moçambique na Organização Marítima Internacional (IMO) permite beneficiar de assistência multiforme, sobretudo de formação de quadros e apoio técnico Moçambique</p> <p>A cooperação regional (protocolos) no âmbito da segurança marítima, combate à poluição, planos de contingência</p>	<p>Existência de descoordenação e ineficácia em matéria de ordenamento do território e uso da terra</p> <p>Mandatos fragmentados no domínio da economia azul</p> <p>Exploração insustentável dos recursos</p> <p>Instabilidade político-militar e de segurança em algumas regiões</p> <p>Pirataria e terrorismo marítimos</p> <p>Pirataria e terrorismo marítimos</p> <p>Instabilidade político-militar e de segurança em algumas regiões</p> <p>Vandalização equipamento luminoso de sinalização de navegação em canais de acesso aos portos</p> <p>Ataques cibernéticos aos sistemas de informação e comunicação marítima e portuária</p>



Moçambique é parte de Código de Djibout (contra roubo e pirataria no mar); IndianMou (memorando de oceano Índico para controlo de segurança de navios estrangeiros nos portos nacionais – Flag State Control); comité regional de busca e salvamento

Existência de tecnologias de género no controlo de tráfego marítimo e portuário

ANEXO 2 - PARTICIPANTES NOS GRUPOS DE TRABALHO

GT1 - Pesca e Aquacultura

Coordenação

MIMAIP: Felismina Antia

Consultores: Teresa M^a Gamito

Em sala

Acácio Mário Neve	MADER/DCM
Adelaide Mambo	MIMAIP-DIPOL
Albertina Leoane	MIMAIP-DIPOL
Alexandre Bartolomeu	MTA/DNAB
Anselmo Chivinde	MIMAIP-DIPOL
Boavida Simbine	MIMAIP
Danúbio Lado	Conselho Municipal De Maputo
Dércio Bento Sive	MIREME-DNG
Dércio de Sales	MIMAIP
Diogo Ventura	MIMAIP-DIPOL
Eugénio B. Bandeira	MDN-MGM
Gércia Cumbana Lopes	MIMAIP-IDEPA, IP
Hermínio Tembe	Consultor
José Ariscado	MIMAIP-DIPOL
José Poças Esteves	Consultor
Micas Filipe Macamo	INAMAR, IP
Moniz Munguambe	MIMAIP-DIPOL
Muzila Wagner	AMAPIC/CCCM/CTA
Olímpio Chivindje	ADNAP, IP
Paulo Tura	MIMAIP-DTIC



Online

António Uaissone	
Benildo Xavier	
Daniel Segura	ProAzul
Dennis Guianna	
Elsa Mopana Molina	
Halafo	
Isabel Omar	ProAzul
João Munguambe	Infrapesca
Lurdes	
Nelina Massunda	ProAzul
Rennan Rocha	Fundo de Desenvolvimento ProAzul FAO Moçambique

GT2 - Energia azul e indústria extractiva marinha

Coordenação

MIMAIP: Celso Lopes

Consultores: Teresa M^a Gamito

Em sala

Acácio Mário Neve	MADER/DCM
Adelaide Mambo	MIMAIP-DIPOL
Ajona Muipela António	ENI Rovuma-Basin
Albertina Leoane	MIMAIP-DIPOL
Alexandre Bartolomeu	MTA/DNAB
Anselmo Chivinde	MIMAIP-DIPOL
Boavida Simbine	MIMAIP
Chaibo Selemane	APIEX
Dércio Bento Sive	MIREME-DNG
Dércio de Sales	MIMAIP
Diogo Ventura	MIMAIP-DIPOL
Elsa Mapeme	MIMAIP-DIPOL
Eugénio B. Bandeira	MDN-MGM
Gércia Cumbana Lopes	MIMAIP-IDEPA, IP
Guides R. Cossa	MTC-DNTS
Hermínio Tembe	Consultor
José Ariscado	MIMAIP-DIPOL



José Poças Esteves	Consultor
Moniz Munguambe	MIMAIP-DIPOL
Olímpio Chivindje	ADNAP, IP
Paulo Tura	MIMAIP-DTIC
Pyarly Mega	MDN-MGM
Tânia Mabote	IIA-MCTES

Online

António Kéchane	
Bento Oachisso	
Dennis Guianna	
Guilherme Honwana	
Isabel Omar	ProAzul
Raul Lemos	UNV/UNESCO
Rennan Rocha	Fundo de Desenvolvimento ProAzul FAO Moçambique

GT3 - Capital natural e economia circular

Coordenação

MIMAIP: Felismina Antia

Consultores: Teresa M^a Gamito

Em sala

Adelaide Mambo	MIMAIP-DIPOL
Albertina Leoane	MIMAIP-DIPOL
Alcídio J. Guambe	MIMAIP
Alexandre Bartolomeu	MTA/DNAB
Anselmo Chivinde	MIMAIP-DIPOL
Arsénio Bernardo	MIMAIP
Carlos Jopele	MOPHRH-DNGRH
Constantino Uamusse	MINEDH
Dalila Sequeira	WWF
Décio Bento Sive	MIREME-DNG
Diogo Ventura	MIMAIP-DIPOL
Domingas Mattombe	Consultora
Elsa Mapeme	MIMAIP-DIPOL
Erudito Malate	FAO
Eugénio B. Bandeira	MDN-MGM



Gércia Cumbana Lopes	MIMAIP-IDEPA, IP
Gisele Malauene	MICULTUR-DINATOR
Guides Cossa	MTC-DNTS
Hélio Abiodo	Museus do Mar
Hermínio Tembe	Consultor
Isabel Maria Macie	CMM
Jorge Mafuca	InOM
José Ariscado	MIMAIP-DIPOL
Larsen Vales	Museus do Mar
Manuela Juente	MGCAS
Maxwell Namitete	MICULTUR
Micas Filipe Macamo	INAMAR, IP
Moniz Munguambe	MIMAIP-DIPOL
Noemia Utvevo	MEF/DNPO
Solange Matsinhe	MCTES
Olímpio Chivindje	ADNAP, IP
Valda Marcos	Museus do Mar

Online

Cristina Louro	CTV
Dennis Guianna	
Horacio Madivadua	Ocean Revolution Moçambique
Gladys Nhangumele	ABIODES/FOSCAMC
Isabel Omar	ProAzul
Isabel Ramos	IUCN
Jonas Chambo	Ocean Revolution Moçambique
José Poças Esteves	Consultor
Naseebe Sidat	WCS
Rennan Rocha	Fundo de Desenvolvimento ProAzul
Sonia Delfina Tembe	

GT4 - Transporte marítimo e infraestruturas

Coordenação

MIMAIP: Felismina Antia

Consultores: Teresa M^a Gamito

Em sala

Adelaide Mambo	MIMAIP-DIPOL
----------------	--------------



Albertina Leoane	MIMAIP-DIPOL
Alcido J.	MIMAIP
Alexandre Bartolomeu	MTA/DNAB
Anselmo Chivinde	MIMAIP-DIPOL
Arsénio Bernardo	MIMAIP
Benjamin Langa	MCTES
Camilo Macunguel	Conselh. Munic. Matola
Celso Lopes	ProAzul
Constantino Uamusse	MINEDH
Dércio Bento Sive	MIREME-DNG
Diogo Ventura	MIMAIP-DIPOL
Domingas Mattombe	Consultora
Elsa Mapeme	MIMAIP-DIPOL
Eugénio B. Bandeira	MDN-MGM
Gércia Cumbana Lopes	MIMAIP-IDEPA, IP
Gisele Malauene	MICULTUR-DINATOR
Guides Cossa	MTC-DNTS
Hélio Abiodo	Museus do Mar
Hermínio Tembe	Consultor
José Ariscado	MIMAIP-DIPOL
Manuela Juenta	MGCAS
Micas Filipe Macamo	INAMAR, IP
Paulo Mata	MPDC
Olímpio Chivindje	ADNAP, IP
Pyarly Mega	MDN-MGM
Valda Marcos	Museus do Mar
Vasco Nhaquila	Conselho Municipal de Maputo

Online

António Kéchane	
Carlos Jopelo	DHGRH
Isabel Omar	ProAzul
João Munguambe	Infrapesca
José Poças Esteves	Consultor
Luís Silva	Infrapesca
Moniz Munguambe	MIMAIP
	FAO Moçambique



GT5 - Boa governação e Segurança Marítima

Coordenação

MIMAIP: Felismina Antia

Consultores: Teresa M^a Gamito

Em sala

Adelaide Mambo	MIMAIP-DIPOL
Albertina Leoane	MIMAIP-DIPOL
Alcido J.	MIMAIP
Alexandre Bartolomeu	MTA/DNAB
Anselmo Chivinde	MIMAIP-DIPOL
Arsénio Bernardo	MIMAIP
Benjamin Langa	MCTES
Celso Lopes	ProAzul
Constantino Uamusse	MINEDH
Dércio Bento Sive	MIREME-DNG
Diogo Ventura	MIMAIP-DIPOL
Domingas Mattombe	Consultora
Elsa Mapeme	MIMAIP-DIPOL
Eugénio B. Bandeira	MDN-MGM
Gércia Cumbana Lopes	MIMAIP-IDEPA, IP
Gisele Malauene	MICULTUR-DINATOR
Guides Cossa	MTC-DNTS
Hélio Abiodo	Museus do Mar
Hermínio Tembe	Consultor
José Ariscado	MIMAIP-DIPOL
Manuela Juente	MGCAS
Micas Filipe Macamo	INAMAR, IP
Olímpio Chivindje	ADNAP, IP
Pyarly Mega	MDN-MGM
Valda Marcos	Museus do Mar

Online

António Kéchane	
Carlos Jopelo	DNGRH
José Poças Esteves	Consultor
Nelina Massunda	ProAzul



Rennan Rocha

Fundo de Desenvolvimento ProAzul

FAO Moçambique

GT6 - Turismo

Coordenação

MIMAIP: Felismina Antia

Consultores: Teresa M^a Gamito

Em sala (verificar)

Adelaide Mambo	MIMAIP-DIPOL
Albertina Leoane	MIMAIP-DIPOL
Alcídio J. Guambe	MIMAIP
Alexandre Bartolomeu	MTA/DNAB
Anselmo Chivinde	MIMAIP-DIPOL
Arsénio Bernardo	MIMAIP
Carlos Jopele	MOPHRH-DNGRH
Constantino Uamusse	MINEDH
Dalila Sequeira	WWF
Décio Bento Sive	MIREME-DNG
Diogo Ventura	MIMAIP-DIPOL
Domingas Mattombe	Consultora
Elsa Mapeme	MIMAIP-DIPOL
Erudito Malate	FAO
Eugénio B. Bandeira	MDN-MGM
G. Pereira	C. Naval de Maputo
Gércia Cumbana Lopes	MIMAIP-IDEPA, IP
Gisele Malauene	MICULTUR-DINATOR
Guides Cossa	MTC-DNTS
Hélio Abiodo	Museus do Mar
Hermínio Tembe	Consultor
Isabel Maria Macie	CMM
Jorge Mafuca	InOM
José Ariscado	MIMAIP-DIPOL
Larsen Vales	Museus do Mar
Manuela Juenta	MGCAS
Maxwell Namitete	MICULTUR
Micas Filipe Macamo	INAMAR, IP



Moniz Munguambe	MIMAIP-DIPOL
Noemia Utxevo	MEF/DNPO
Solange Matsinhe	MCTES
Olímpio Chivindje	ADNAP, IP
Valda Marcos	Museus do Mar
Victor Seraventoso	C.Naval de Maputo

Online

Dennis Guianna	
Horacio Madivadua	Ocean Revolution Moçambique
José Poças Esteves	Consultor
Paulino Bengalallah	SEJE

Para apreciação



ANEXO 3 - PLANO DE ACÇÃO DA EDEA

Pilar 1. Pesca e Aquacultura

P1	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
Pesca	a) Aumentar a resiliência económica, social e climática deste sector, conferindo acesso aos recursos por parte dos pescadores e assegurando pescarias com maior valor comercial	A produção e extracção de recursos biológicos marinhos são realizadas de forma sustentável e geridas com base no ecossistema	iv) Promover a criação de cooperativas modernas e associações que permitam melhorar a qualidade da produção e apoiá-las, bem como a outras comunidades pesqueiras organizadas, na modernização da frota, estabelecimento ou melhoramento de salas de processamento de pescado e identificação de mercado, nomeadamente através de serviços financeiros que minimizem as dificuldades de acesso ao crédito	Avaliar o impacto ambiental e socioeconómico das actividades de produção nas zonas costeiras	Imediata	Associações de pescadores; Grupos associativos de mulheres e de jovens; comunidades	MIMAIP	MIMAIP/ PROAZUL, ADNAP, IDEPA, MCTES, Academia, ONG, MEF	Simple	2023-2032
		Aumento substancial das fontes e número de financiamentos mobilizados para o desenvolvimento de projectos de desenvolvimento	Mobilizar fundos de financiamento para a implementação de projectos de desenvolvimento da pesca artesanal	Desenvolver programas financeiros de apoio à pesca tradicional (melhoria das condições das embarcações, incluindo a modernização dos equipamentos e instrumentos)	Alta	Parceiros de cooperação; Agências de Financiamento	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA, PROAZUL	Simple	2023-2040
				Desenvolver programas financeiros de apoio aos sectores a montante e a jusante da pesca	Alta	Parceiros de cooperação; Agências de Financiamento	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA, PROAZUL	Simple	2023-2040
Pesca e Aquacultura	b) Assegurar o abastecimento e consumo do pescado a nível nacional promovendo a segurança alimentar e nutricional	Aumento do número de portos com condições	v) Reforçar a rede de estruturas portuárias, de armazenamento e de apoio à comercialização, ao processamento e à conservação de pescado, aumentar a sua cobertura e promover a sua utilização, introduzindo tecnologias mais eficientes e criando condições para o desenvolvimento de empresas de transformação e conservação	Construir e/ou melhorar portos de pesca e infraestruturas de frio.	Alta	Sector Privado; Agências de Financiamento; Parceiros de Cooperação.	MIMAIP	MIMAIP/ PROAZUL, IDEPA	Complexa - Exige Estudos de Viabilidade	2023-2040
		Aumentar significativamente as condições higieno-sanitárias de transporte e venda de pescado		Organizar formação e sensibilização para a relevância da manutenção de condições higieno-sanitárias do pescado	Imediata	Sector Privado; Associações pesqueiras	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, IDEPA, PROAZUL	Simple - O sector está estruturado para realizar a tarefa via INIP	2023-2040
		Novos canais de venda de pescado criados	Dinamizar a Cadeia de Valor do pescado	Identificar e promover/desenvolver novos canais de venda de pescado, nomeadamente localidades com pouco acesso aos produtos do mar	Alta	Sector Privado; Associações pesqueiras; Agências de Financiamento	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, IDEPA, PROAZUL	Complexa - Exige Estudos de Mercado	2023-2027
		Aumentada a qualidade do pescado para o consumidor final		Melhorar as infraestruturas e condições sanitárias dos mercados	Imediata	Sector Privado; Municípios;	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, IDEPA	Complexa - Exige Financiamento do Estado	2023-2027
		Contribuir para a redução do desperdício de produtos marinhos	Aumentar a qualidade higio-sanitária do pescado	Promover acções de fiscalização do cumprimento das regras básicas de higiene e segurança alimentar	Imediata	Sector Privado; Municípios; Revendedores Informais	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, IDEPA	Simple - O sector está estruturado para realizar a tarefa via INIP	2023-2040
		Conhecimento das melhores tecnologias de conservação e transformação melhorado e transferido para o sector pesqueiro	Fomentar a investigação na área da conservação, processamento e transformação de pescado por parte da academia nacional e potenciar a transferência de conhecimento	Incentivar o desenvolvimento de projectos na área da conservação, processamento e transformação de pescado	Média	Academia; Parceiros de Cooperação.	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, IDEPA, MCTES	Complexa - Desafio da resistência a mudanças	2023-2027
		Melhoria da dieta alimentar das comunidades mais desfavorecidas e do interior do país	Envolver as comunidades na produção sustentável e na divulgação da segurança alimentar;	Dinamizar acções de promoção para o consumo de peixe de aquacultura	Alta	Comunidade pesqueira; Parceiros de cooperação	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, MEF, MCTES	Simple	2023-2040
			Aproveitamento da Fauna Acompanhante de todas as pescarias (Camarão, Gamba e Atum)	Promover acções de recolha, desembarque e de aproveitamento da fauna acompanhante	Imediata	Indústria pesqueira; Processadores;	MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP, IDEPA, PROAZUL	Complexa - Desafio da cooperação entre	2023 - 2040



P1	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
						Comerciantes de pescado			os agentes envolvidos	
Pesca	c) Actualizar e/ou aumentar o conhecimento de recursos pesqueiros em exploração ou potenciais e a sua distribuição espacial e adoptar código de conduta para uma pesca sustentável e do princípio de precaução onde prevaleça a incerteza sobre o estado dos recursos	Identificação do MSY aumentado	Actualizar e/ou aumentar o conhecimento de recursos pesqueiros em exploração ou potenciais, designadamente a identificação do Rendimento Máximo Sustentável (MSY) e a sua distribuição espacial	Realizar estudos de avaliação e viabilidade da exploração dos mananciais/stocks existentes	Alta	Indústria Pesqueira; Comunidades de Pescadores	MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP, InOM	Simple - O sector está estruturado para realizar a tarefa via InOM	2023-2040
				Identificar os períodos de defeso/vedas, habitats essenciais para peixes/invertebrados	Alta	Indústria Pesqueira; Comunidades de Pescadores	MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP, InOM	Simple - O sector está estruturado para realizar a tarefa via InOM	2023-2040
				Mapear os bancos de pesca explorados/potenciais	Alta	Indústria Pesqueira; Comunidades de Pescadores	MIMAIP	MIMAIP/ InOM	2023-2040	
		Aumentada a responsabilidade e o cuidado na gestão e exploração de recursos pesqueiros	Adoptar código de conduta para uma pesca sustentável e do princípio de precaução onde prevaleça a incerteza sobre o estado dos recursos.	Incentivar a adopção de boas práticas para uma pesca sustentável	Alta	Indústria Pesqueira; Comunidades de Pescadores	MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP/ InOM	Simple	2023-2027 (2040)
Pesca	d) Melhorar o nível de formação dos profissionais da pesca nomeadamente ao nível da inovação e transferência de tecnologia, e dos conhecimentos técnicos e científicos no domínio da pesca e actividades conexas	25% dos profissionais frequentam formação até 2027; 40% até 2040	ii) Criar programas de formação dedicados e promover a participação dos profissionais da pesca em acções de formação específica	Criar programas de formação adequados	Alta	Indústria pesqueira; Escolas de formação profissional; Associações	MIMAIP	MIMAIP/ Escola de Pesca; Academia	Simple	2023-2026 (2040)
				Promover a participação dos profissionais nos programas	Alta		MIMAIP	MIMAIP/ Escola de Pesca; Academia	Simple	2023-2026 (2040)
		Aumentar e melhorar substancialmente as condições das empresas navais (construção e reparação de embarcações e de artes de pesca)	vi) Desenvolver indústrias ligadas à construção e reparação de embarcações de pesca e de apetrechos de pesca como forma de melhorar o nível tecnológico e organizacional da frota artesanal	Fornecer créditos para a criação/ melhoramento de empresas de construção e reparação de embarcações e de artes de pesca, de base distrital e local	Alta	Indústria Pesqueira; Agências de Financiamento	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA; PROAZUL	Complexa - Exige teste de viabilidade	2023-2040
		Transferir conhecimento tecnológicos da academia para o sector pesqueiro (e.g. conservação, transformação de pescado)		Incentivar e financiar o desenvolvimento de projectos na área da identificação e demonstração das tecnologias mais eficientes do ponto de vista ambiental e económico	Alta	Academia; Instituições de Investigação Científica; Indústria Pesqueira; Comunidades Pesqueiras; Parceiros de Cooperação	MIMAIP	MIMAIP/ InOM Academia, MCTES	Complexa	2023-2040
		Aumento significativo da formação de gestores das organizações de base comunitária		Capacitar as organizações de base comunitárias de capacidade e formação em gestão	Implementar actividades de demonstração de boas práticas de gestão junto das CCP.	Alta	Comunidades Pesqueiras; Associações de Pescas; Parceiros de Cooperação	MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP/ IDEPA, Escola de Pesca	Simple - O sector está estruturado para realizar via Escola de Pesca e IDEPA
Pesca	e) Promover a exploração bio-economicamente sustentável dos recursos pesqueiros e aquícolas, melhorando a comunicação e coordenação interinstitucional e a fiscalização, minimizando conflitos com outras actividades e reduzindo riscos de doenças	Práticas ilegais e/ou inadequadas reduzidas em 50% até 2027 Práticas de pesca ilegais e/ou inadequadas reduzidas em 90% até 2040	i) Promover a conservação e a gestão sustentável dos recursos marinhos, costeiros e de águas interiores	Implementar actividades de formação ambiental dos intervenientes na pesca	Imediata		MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP/ IDEPA, ONG	Simple	2023-2027
				Sensibilizar os pescadores para utilização de artes mais sustentáveis	Imediata	Comunidades Pesqueiras; Associações de Pescas; Parceiros de Cooperação; ONG	MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP/ IDEPA, ONG	Complexa - Desafio da resistência à mudança	2023-2027
				Dinamizar a pesca experimental e demonstração de artes mais sustentáveis e regulamentadas	Imediata		MIMAIP	MIMAIP/ ADNAP/ IDEPA, Academia, ONG	Complexa - Desafio da resistência à mudança	2023-2040
		As actividades de pesca artesanal e de subsistência encontram-se devidamente recenseadas	Actualizar quinquenalmente os censos à pesca artesanal e de subsistência, bem como a toda a fileira da pesca	Realizar censo à pesca artesanal e de subsistência	Alta	Comunidades Pesqueiras; Autoridade Estatística	MIMAIP	MIMAIP/ DEPI, IDEPA, INE	Simple	2023-2040
		Aumento significativo do número de agentes de fiscalização	Capacitar as instituições de meios humanos e técnicos para a fiscalização	Formar e admitir novos técnicos votados à fiscalização da actividade pesqueira	Média	Indústria Pesqueira;	MIMAIP	MIMAIP/ INAMAR	Complexa - Desafio de	2023-2040



P1	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
		colocados a nível provincial e distrital				Comunidades de Pescadores			enquadramento na Função Pública	
Pesca e Aquacultura	f) Optimizar a comercialização dos produtos da pesca e da aquacultura através da consolidação da cadeia de valor, nomeadamente da qualificação das infraestruturas de apoio à pesca e produção aquícola e de processamento dos produtos pesqueiros/aquícolas, de um adequado controlo da qualidade	Aumento significativo do número de empresas de conservação e processamento de pescado a nível distrital e local	vii) Potenciar a cadeia de valor das actividades da pesca e aquacultura, contribuindo para a valorização da produção local (pesqueira e aquícola) e o desenvolvimento de empresas de transformação e conservação, envolvendo as comunidades, respondendo aos novos hábitos, mais exigentes, de consumo alimentar e melhorando as condições alimentares das populações	Fornecer créditos para a criação de empresas de conservação e processamento de pescado a nível distrital e local	Alta	Sector Privado; Agências de Financiamento; Parceiros de Cooperação.	MIMAIP	MIMAIP/ PROAZUL	Complexa - Exige Estudos de viabilidade	2023-2040
		Novos modelos de infraestruturas de conservação e comercialização do pescado implementados		Disponibilizar créditos para a construção de peixarias, frescatas, pequenas unidades de produção e fornecimento de gelo	Alta	Sector Privado; Agências de Financiamento; Parceiros de Cooperação	MIMAIP	MIMAIP/ PROAZUL	Complexa - Exige Estudos de viabilidade	2023-2040
		Aumento significativo do número de mercados, com especial ênfase a nível distrital e local		Construir e melhorar os mercados locais e capacitar os utilizadores e outros intervenientes em boas práticas de manuseamento, conservação e gestão de mercados	Alta	Comunidades Pesqueiras; Municípios/ Governos Locais	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA, INIP	Complexa - Exige Estudos de viabilidade	2023-2040
		Melhoradas as condições dos centros de pesca		Melhorar as condições para o desembarque, acostagem, ancoragem das embarcações e locais de protecção para os pescadores e outros intervenientes	Alta	Comunidades Pesqueiras; Parceiros de Cooperação	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA	Simple	2023-2040
Aquacultura	g) Promover a disponibilidade e acessibilidade a recursos materiais e recursos financeiros nas zonas com alto potencial de aquacultura e na qualificação da cadeia de valor de produtos pesqueiros e aquícolas	Aumento significativo do número de projectos com investimento privado	iii) Apoiar a instalação ou consolidação de estabelecimentos de aquacultura industrial e de pequena escala para a produção em escala	Estimular a criação de novas empresas ligadas à produção aquícola de espécies autóctones	Alta	Indústria de Aquacultura; Comunidades de Aquacultores; Associações de Aquacultura	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA; PROAZUL, MCTES, Academia	Complexa - Exige investimento em pesquisa e melhoramento genético	2023-2032
				Estimular o envolvimento de empresas e capitais privados, no sentido de potencial a cadeia de valor, da produção à comercialização, e otimizar as condições de atracção de investimento						
		Aumento significativo do número de projectos com investimento privado	Promover acções de captação de investimento privado que envolvam as comunidades e dinamização da investigação quer relacionada com a produção sustentável quer relacionada com a segurança alimentar	Simplificar os procedimentos administrativos conducentes à obtenção de licenças para implementação de projectos aquícolas	Alta	Indústria de Aquacultura; Comunidades de Aquacultores; Associações de Aquacultura	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA; PROAZUL	Simple	2023-2040
		Aumento significativo da carteira de crédito para financiar a actividade de aquacultura		Criar linhas de crédito específicas para a aquacultura	Imediata	Indústria de Aquacultura; Comunidades de Aquacultores; Agências de Financiamento	MIMAIP	MIMAIP/ INIP, MEF, MCTES	Simple	2023-2040
			Promoção do cultivo de espécies de alto valor comercial para exportação	Apoiar a implementação de projectos dirigidos a espécies de alto valor comercial e com potencial para a exportação	Imediata	Indústria de Aquacultura	MIMAIP	MIMAIP/ IDEPA	Simple	2023-2040
		Aumento significativo da disponibilidade nacional de rações e alevinos com qualidade certificada	Promover acções de certificação institucional de rações e alevinos de produção nacional	Introduzir/regulamentar a competência e a actividade de certificação nos institutos públicos	Imediata	Indústria de aquacultura; Sector privado;	MIMAIP	InOM; AQUA	Simple	2023 - 2040



Pilar 2. Energias renováveis e indústria extractiva marinha

P2	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
Energias renováveis e indústria extractiva	a) Promover uma economia inclusiva através da contribuição do sector da indústria extractiva marinha para o desenvolvimento dos projectos de energias renováveis azuis, assegurando o fornecimento a zonas mais remotas do país e contribuindo para a descarbonização da economia	Desenvolvimento harmonioso das indústrias oceânicas promovido	iv) Potenciar a melhoria das condições de vida das comunidades locais através do reforço de parcerias público-privadas, da formação de quadros técnicos locais, criação de emprego e contratualização de iniciativas e canalização de receitas e benefícios decorrentes da responsabilidade social e corporativa	Elaborar e promover planos de desenvolvimento com alguns alinhamentos comuns, realçando as sinergias	Alta	Comunidades locais; jovens; empresas	MIMAIP	MEF, MTA, MIREME, MTC	Relativamente simples	2023-2040
		Colaboração estratégica entre os actores, entidades e empresas envolvidas nas indústrias oceânicas		Dinamizar <i>workshops</i> promovidos pelo Estado, nos quais os actores, entidades e empresas possam apresentar mutuamente os seus planos de desenvolvimento e identificar as possíveis sinergias	Imediata		MIMAIP	MEF, MTA, MIREME, MTC	Relativamente simples	2023-2040
		Aplicação no terreno de planos de desenvolvimento com fortes sinergias e partilha de objectivos comuns		Seleccionar as acções relacionadas com o desenvolvimento dos distritos costeiros e para conferir acesso a recursos energéticos a zonas mais remotas do país que serão financiadas e que recursos financeiros das indústrias oceânicas deverão ser afectados	Média		MIMAIP	MEF, MTA, MIREME, MTC	Complexo: implica aquisição de conhecimento e disponibilidade das empresas	2023-2040
				Integrar o conjunto das indústrias oceânicas e o desenvolvimento socioeconómico nacional, através da identificação e promoção de sinergias	Média		MIMAIP	MEF, MIREME	Complexo: implica disponibilidade das empresas	2023-2040
Energias renováveis	b) Apoiar iniciativas de pesquisas e análises de viabilidade, e atribuir incentivos a investimentos para a introdução de fontes de energia renovável aproveitando os recursos naturais (rios, planos de água, vento, ondas, sol, etc.) em regiões com condições naturais favoráveis	Plataforma estabelecida	i) Apoiar a implementação de projectos-piloto de produção de energias renováveis azuis (eólica, solar, das ondas) procurando o desenvolvimento da tecnologia associada e a melhoria da sua atractividade face às outras fontes renováveis	Garantir o estabelecimento de uma plataforma para aprofundamento do conhecimento da tecnologia associada à exploração de energias renováveis azuis	Alta	Empresas associadas às energias renováveis	MIREME	MIREME, FUNAE	Complexo: implica disponibilidade das empresas	2023-2023
		Estudos complementares realizados		Promover estudos complementares (incluindo <i>benchmarking</i>) para aperfeiçoar as tecnologias para que estas sejam rentáveis e tenham menos impactos	Alta	Empresas associadas às energias renováveis	MIREME	MIREME, FUNAE	Complexo: implica aquisição de conhecimento	2023-2025
		Estudos complementares realizados		Promover estudos complementares relacionados com o uso combinado de outras fontes renováveis de forma a viabilizar os projectos	Média	Empresas associadas às energias renováveis	MIREME	MIREME, FUNAE	Complexo: implica aquisição de conhecimento	2023-2025
		Comunidades locais criadas		Promover a criação de comunidades locais de energias renováveis, com o envolvimento eventual de privados nos casos mais complexos, através de parcerias, para a estruturação de sistemas de produção e distribuição de energias de carácter local, mas em condições de escala e sustentabilidade adequadas (ex.: política de preços fixados e política de conectividades aos sistemas estruturados dos mercados finais) e em financiamento misto e diversificado (público, privado e de terceiros, como instituições de apoio ao desenvolvimento, mercados de títulos obrigacionistas internacionais especiais garantidos, etc.)						
Indústria extractiva	c) Promover a capacitação e o envolvimento do sector privado nacional na indústria extractiva costeira e marinha (minérios e hidrocarbonetos), reduzindo a dependência técnica e financeira do investimento privado estrangeiro	Atracção de investimentos no sector	Promover o conhecimento geológico e geofísico da zona costeira e espaço marítimo e da importância do cadastro geológico na identificação das áreas com interesse económico	Divulgar o cadastro mineiro	Imediato	Empresas de exploração mineira	MIREME	MIREME/ INAMI	Simples	2023-2027 (2040)
				Conceder facilidades na titularização	Alta		MIREME	MIREME/ INAMI	Relativamente simples	2023-2027 (2040)
		Incorporação de quadros nacionais reforçando o sector privado nacional	Apostar na formação e remuneração adequada de quadros técnicos locais, qualificando recursos técnicos para as estruturas técnicas nacionais	Criar novos cursos formais relacionados com a exploração de recursos minerais e hidrocarbonetos	Alta	Comunidades locais; jovens; empresas de exploração mineira e de produção de hidrocarbonetos	MCTES	MIREME, Academia	Complexo: implica rever os programas de formação e articular com as empresas interessadas	2023-2026 (2040)
				Promover estágios nas empresas do sector	Alta		MIREME	MIREME, Academia, MEC		2023-2026 (2040)



P2	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
Indústria extractiva	d) Minimizar os impactos e conflitos ambientais (erosão costeira, poluição, destruição de espécies e habitats protegidos), sociais (reassentamentos e destruição de recursos) e culturais (património arqueológico, incluindo o subaquático) associados à produção de energias renováveis, à indústria extractiva costeira e marinha e à exploração de hidrocarbonetos	Até 2025, 50% dos contratos de concessão existentes desenvolveram os estudos necessários para promover a redução das emissões de metano e o sequestro de CO2	ii) Identificar empreendimentos comprometidos a reduzir emissões de metano e o sequestro de CO2 (na indústria de hidrocarbonetos) e assegurar a respectiva monitorização transparente pelo governo e sociedade civil	Desenvolver acções de <i>benchmark</i> e um manual de boas práticas para a inclusão de projectos de Sequestro de CO2 nas concessões actuais e futuras	Alta	População em geral; empresas de produção de hidrocarbonetos	MIREME	MIREME/ INP, MIMAIP, MTA, Academia	Complexo: implica aquisição de conhecimento, avaliação de impactos e uma concretização complicada em meio desfavorável	2023-2040
		A partir de 2025 todos os novos contratos incluem o compromisso de realizar projectos de viabilidade técnica e económica de sequestro de CO2		Abordar as empresas concessionárias, para as incentivar à redução das emissões de metano e avaliar a viabilidade económica do Sequestro de CO2, caso a caso	Alta		MIREME	MIREME/ INP, MIMAIP, MTA, Academia		2023-2040
		Relação empresa-comunidade garante o bem-estar socioeconómico da comunidade		Estabelecer acordo e metas para o Sequestro de CO2	Alta		MIREME	MIREME/ INP, MIMAIP, MTA, Academia		2023-2040
		Adquirir a capacidade de minimizar e gerir os impactos no espaço costeiro	iii) Reduzir os impactos resultantes das actividades de extração de recursos minerais e hidrocarbonetos no espaço costeiro e na interacção com outras actividades, em particular com as de âmbito local (pescas e turismo)	Elaborar planos detalhados de reassentamento	Imediata	Comunidades locais; empresas de exploração mineira e de produção de hidrocarbonetos	MIREME	MTA, MIMAIP, Academia, Distritos e Municípios costeiros	Complexo: implica o envolvimento das comunidades afectadas e empresas, bem como dificuldades de concretização	2023-2027
		Actividades de pesquisa e produção compatibilizadas, ao máximo, com outras actividades		Promover iniciativas pró ambientais e socioambientais envolvendo as comunidades afectadas	Alta		MTA	MIREME, MIMAIP, Academia, ONG		2023-2040
				Avaliar e quantificar os impactos monitorizados	Média	MIREME	MTA, MIMAIP	2023-2027 (2040)		
				Abordar as empresas concessionárias para promoverem estudos de impacto e compatibilidade com outras actividades (pesca e turismo)	Alta	Comunidades locais, em particular as piscatórias; empresas de exploração mineira e de produção de hidrocarbonetos, empresas turísticas	MIREME	MIREME/ INP, MIMAIP	Pouco complexo: implica o envolvimento das comunidades afectadas e empresas	2023-2032
			Avaliar esses estudos e obter pareceres de validação por parte dos diversos actores económicos e sociais	Média	MIREME		MIREME/ INP, MIMAIP	2023-2032		

Pilar 3. Capital natural, ambiente e economia circular

P3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)		
Conservação da biodiversidade	a) Melhorar o estado de conservação do capital natural para que este continue a fornecer os serviços ecossistémicos relevantes	Novas actividades com valor acrescido simultaneamente para a conservação do capital natural e para as comunidades locais criadas	Desenvolver acções que contribuam para melhorar o estado de conservação do capital natural, contribuindo simultaneamente para a melhoria da qualidade de vida das comunidades locais, potenciando actividades como a pesca artesanal e o turismo de natureza e ecoturismo	Estimular o desenvolvimento de actividades de reduzido impacto ambiental no interior de áreas de conservação e a criação de empresas e de postos de trabalho em pesca artesanal com artes sustentáveis, ecoturismo e turismo de natureza, agricultura e redes de comércio amigas do ambiente e socialmente justas, cuja certificação de sustentabilidade origine valor acrescido para as comunidades locais	Alta	Comunidades costeiras / pescadores artesanais, promotores turísticos, áreas de conservação	MIMAIP	MIMAIP, MICULTUR, MADER, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, OSC, ONG	Complexo: implica articulação entre comunidades e potenciais empresas e o envolvimento de entidades locais	2023-2030 (2040)		
				Criar um certificado de sustentabilidade para os produtos com origem em actividades consideradas sustentáveis e produzidos pelas comunidades locais em áreas de conservação	Média					MTA	MTA/ANAC, MIMAIP, MGCAS, MIC, MADER	2023-2027 (2040)
				Avaliar o papel das áreas de conservação no desenvolvimento socioeconómico das comunidades locais	Média					MTA	MIMAIP, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OSC	Relativamente simples, embora possa ser demorado



P3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
		A população reconhece a necessidade de proteger e conservar a biodiversidade para o seu bem-estar e das gerações futuras e participa activamente neste processo		Promover iniciativas de reabilitação e restauro de habitats degradados (floresta de mangal, recifes de coral, pradarias de ervas marinhas e dunas)	Imediata / Alta	Comunidades locais, áreas de conservação	MTA	MIMAIP, MADER, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS	Simple: já existem iniciativas semelhantes que poderão ser replicadas	2023-2030
	b) Promover o conhecimento do valor económico dos ecossistemas aquáticos e costeiros e respectivos serviços	Os valores social, económico e ambiental dos ecossistemas marinhos, costeiros e de águas interiores são identificados e é reconhecido o seu contributo para as comunidades locais, turismo e resiliência costeira	i) Mapear, avaliar economicamente e divulgar o valor dos ecossistemas e respectivos serviços, incluindo os que contribuem as comunidades locais (reduzindo os níveis de pobreza), para o turismo e para a resiliência costeira	Identificar e mapear os serviços providenciados pelos ecossistemas marinhos, costeiros e de águas interiores e o seu potencial para o desenvolvimento socioeconómico (incluindo as pescas e o turismo).	Alta	Comunidades locais, Academia, Entidades locais	MIMAIP	MTA, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia	Relativamente simples: já existem processos semelhantes	2023-2027
Difundir a importância dos ecossistemas, dos serviços por eles providenciados e do seu papel para o bem-estar das populações, através de campanhas de divulgação e sensibilização ambiental				Alta	Comunidades locais, Academia, Entidades locais	MTA	MIMAIP, MINEDH, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OSC	Relativamente simples desde que exista informação de base	2023-2027	
	c) Assegurar financiamento susceptível de melhorar a gestão, fiscalização e eficácia das áreas de conservação marinhas e outros ecossistemas sensíveis	30% da área marinha nacional sob protecção	ii) Alargar e fortalecer a rede de áreas de conservação marinhas, com o apoio de ONG e indústrias emergentes no mar, reforçando a fiscalização nas zonas de níveis mais elevados de protecção e envolvendo as comunidades costeiras e a participação pública local no processo de tomada de decisões	Promover o estudo e mapeamento dos habitats e das espécies marinhas e costeiras e melhorar a informação existente	Alta	Academia, áreas de conservação, ONG	MIMAIP	MTA, Academia, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, ONG	Relativamente simples: já existem processos em curso	2023-2030
Criar novas áreas de conservação dedicadas ao ambiente marinho				Alta	Áreas de conservação, academia, ONG	MTA	MIMAIP, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG	Complexo: implica a realização dos estudos e a articulação com entidades e comunidades locais	2023-2030	
Expandir os limites das áreas de conservação com componente marinha				Alta	Áreas de conservação, academia, ONG	MTA	MIMAIP, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG	Complexo: implica a realização dos estudos e a articulação com entidades e comunidades locais	2023-2030	
Redução significativa de actividades ilegais no interior das áreas de protecção		Imeditata		Áreas de conservação, parceiros	MTA	MIMAIP, MINT	Simple	2023-2027		
A criação de novas áreas de conservação ou o alargamento das já existentes é efectuado através de processos participativos		Alta		Comunidades locais, áreas de conservação, ONG	MTA	MIMAIP, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG	Simple	2023-2030		
Aumentar significativamente as áreas de Conservação com gestão em parceria público-privada		Alta		Comunidades locais, áreas de conservação, parceiros e doadores internacionais, ONG	MTA	MIC, MEF, Sector Privado, Doadores	Relativamente simples: existem processos semelhantes em curso	2023-2030		



P3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	d) Aperfeiçoar a coordenação intersectorial dos grandes investimentos, nomeadamente os relacionados com a extracção de minerais, produção de hidrocarbonetos e de energias renováveis, e ainda com a urbanização e o turismo, na generalidade da faixa costeira, espaço marítimo e águas interiores e, particularmente, nas áreas de maior sensibilidade à erosão costeira ou de ocorrência de ecossistemas sensíveis	As actividades económicas são desenvolvidas em harmonia com a conservação e protecção dos recursos biológicos	iv) Criar um regulamento específico de boas práticas para as actividades que utilizam os espaços costeiro, marítimo e os planos de água interiores, particularmente nas que envolvem interacção com a vida selvagem (observação de fauna) e a extracção de recursos	Criar um regulamento específico de boas práticas para as actividades que utilizam o espaço marítimo, particularmente nas que envolvem interacção com a vida selvagem (observação de fauna) e a extracção de recursos	Imediata	Comunidades locais / pescueiras, operadores turísticos	MIMAIP	MICULTUR, MTA, ONG, parceiros privados	Simples: existem exemplos semelhantes	2023-2040
		O impacto da exploração industrial de recursos nos ecossistemas marinhos e costeiros é mínimo e monitorado regularmente		Elaborar planos de monitorização do impacto da indústria extractiva no meio marinho e costeiro.	Alta	Indústria, academia, ONG	MTA	MIREME, MIMAIP, academia, ONG, doadores	Complexo: implica definir metodologias e envolve recursos para operar em meio marinho	2023-2027
		Os processos de licenciamento dos empreendimentos turísticos incluem normas claras e explícitas, alinhadas com as leis e regulamentos ligados à conservação, que obriguem os investidores e gestores a cumprirem com normas que visem a protecção e conservação do património natural existente na área do investimento, estipulando as sanções aplicáveis		Definir códigos de boas práticas ambientais e desenvolvimento de medidas de mitigação dos potenciais efeitos das actividades extractivas no meio ambiente	Alta	Indústria, academia, ONG	MTA	MIREME, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, OSC	Simples: existem exemplos semelhantes	2023-2027
		A emissão de TUPEM e DUAT salvaguarda os ecossistemas e a biodiversidade marinhos e terrestres		Criar certificação ambiental	Alta	Indústria, academia, ONG, entidades certificadoras	MTA	MIC, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG	Relativamente complexo: os processos de certificação são sempre demorados	2023-2027
				Inventariar as normas mais relevantes a incluir nos processos de licenciamento turístico, de acordo com áreas específicas onde se irão estabelecer os empreendimentos.	Alta	Academias, ONG, promotores turísticos, entidades locais	MTA	MIMAIP, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS	Relativamente simples: existem exemplos que podem ser adaptados	2023-2026 (2040)
				Coordenar a inclusão das normas nos cadernos de encargos que concedem os DUAT ou as Licenças Especiais	Alta	Entidades locais, ONG	MTA	MIMAIP, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS	Simples	2023-2040
				Assegurar que os títulos de utilização privativa do espaço marítimo (TUPEM) e os títulos de direito do uso e aproveitamento de terra (DUAT) salvaguardam os ecossistemas e a biodiversidade existentes nas áreas abrangidas	Assegurar que os TUPEM e DUAT salvaguardam os ecossistemas e a biodiversidade existentes nas áreas abrangidas	Imediata	Academia, ONG, entidades nacionais e locais	MTA e MIMAIP	MTA, MIMAIP, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS	Simples
Bioexploração	a) Avaliar os recursos genéticos capazes de catalisar a bioeconomia e investir no estabelecimento de programas de bioprospecção em universidades e institutos de investigação científica	Biobancos identificados de forma a poder atrair investidores e investigadores	Estabelecer medidas que permitam identificar e definir biobancos e mapear lacunas de legislação, conhecimento (I&D) e apoios financeiros, de modo a aumentar a atractividade do país na área da bioeconomia	Criar um portal que agregue informação sobre biorecursos azuis, actores-chave e sistemas de investigação e tecnologia						
				Identificar esquemas de financiamento para redes de investigação, equipamentos e modernização de navios de investigação para a bioprospecção						
				Implementar parcerias público-privadas para partilha de equipamentos e facilitar o acesso a missões de bioprospecção						



P3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
				Definir programas de treino para cientistas, executivos e entidades públicas para melhorar as capacidades de empreendedorismo, gestão e inovação na indústria e tecnologia bioeconómicas						
	b) Assegurar a partilha justa e equitativa dos benefícios provenientes do sector da bioexploração quer para a pesquisa científica quer para a capacitação de recursos humanos e na garantia dos direitos das comunidades	Contrabalanços associados à bioexploração definidos	Consolidar e facilitar a implementação do Protocolo de Nagóia e da legislação nacional que o aplica, designadamente identificando processos de estabelecimento de contrabalanços que permitam apoiar a pesquisa científica e as comunidades	Criar uma rede de monitorização e de vigilância para assegurar a soberania dos recursos e valores naturais existentes na plataforma continental						
Definição de regras simples e eficientes para acesso aos biorecursos azuis										
Criação de um processo regulatório que permita a protecção expedita da propriedade intelectual azul										
Economia ambiental e circular	a) Divulgar o conceito e apostar em abordagens relacionadas com a economia ambiental e a economia circular “azuis”, como forma de, simultaneamente, criar emprego e melhorar a qualidade do ambiente, em articulação com os países vizinhos	Acordo para a partilha de informação sobre a produção e gestão de resíduos nas Bacias Hidrográficas Internacionais dos rios Zambeze, Save, Limpopo, Incomati, Maputo	viii) Aprofundar as parcerias com os países da SADC e outros parceiros, e capitalizar a ratificação de convenções e programas internacionais, para estabelecer projectos de economia circular, melhorando a gestão ambiental, e particularmente de resíduos, com o envolvimento das comunidades locais	Elaborar informação de base			MOPHRH	Parceiros		2023-2025
				Promover reuniões das parcerias para análise, desenvolvimento e aprovação			MOPHRH	Parceiros		2025-2030
		Estabelecer protocolos de cooperação de comunidades/ municípios/ entidades de Moçambique com homólogos dos países vizinhos				MTA	MINEC, Municípios, Comunidades, ONG, Empresas		2023-2040	
		Promover encontros de partilha de experiências e observação <i>in loco</i> das soluções adoptadas				MTA	MINEC, Municípios, Comunidades, ONG, Empresas		2023-2040	
	b) Reforçar o investimento em inovação, gestão e utilização de tecnologia de tratamentos e valorização de resíduos	Política de Incentivo, Instrumentos regulamentares e Programa Operacional Nacional estabelecidas	Estabelecer instrumentos de política e regulamentares para desenvolver a valorização económica e social da reciclagem e reutilização de resíduos sólidos	Estabelecer uma Política de Incentivo ao envolvimento local/ comunitário na reutilização e reciclagem que considere modelos e ambiente de negócio, parcerias (Comunidades, Municípios, ONG e outras), financiamento de investimentos, formação, etc.			MTA	MIC, MEF, MIMAIP, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS		2023
				Definir e publicar os instrumentos legais e regulamentares necessários			MTA	MIMAIP, MICULTUR, Autarquias Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS		2024-2025
				Preparar um Plano de Acção Nacional para implementação da Política de Incentivo ao envolvimento local/ comunitário na reutilização e reciclagem, dirigido às comunidades, municípios e outras entidades interessadas			MTA	MIMAIP, MICULTUR, Autarquias, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS		2025-2026
	c) Reduzir a produção e importação e uso plásticos, aumentando a	Sectores da indústria e do comércio envolvidos na reciclagem e remanufatura	Operacionalizar a valorização económica e social da reciclagem e reutilização de resíduos sólidos	Definir um Plano de Acção e projectos piloto exemplificativos			MEF	MADER, MTA, MIC, Sector privado, SEJE		2023-2026



P3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	responsabilidade alargada dos sectores da indústria e do comércio e os apoios e incentivos à reciclagem e indústria de remanufactura			Executar o Plano de Acção para a reciclagem e reutilização de resíduos			MTA	Autarquias, Sector Privado e Empresarial, Órgãos de representação do Estado, provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS		2026-2027
Gestão costeira	a) Fortalecer as medidas de prevenção e aumento da resiliência às mudanças climáticas baseadas na natureza, e de recuperação em casos de eventos naturais extremos e acidentes marítimos	Directrizes para o desenvolvimento integrado da zona costeira elaboradas	Concretizar um modelo de desenvolvimento integrado da zona costeira	Elaborar e adoptar directrizes e guiões para construção de infraestruturas e equipamentos na faixa costeira e, particularmente, em áreas sensíveis	Imediata	Academia, ONG, entidades governamentais e locais	MTA	MIMAIP, MTA/ANAC, MICULTUR, Governos Distritais, Academia, ONG, Doadores	Relativamente simples: existem exemplos semelhantes	2023-2023
				Desenvolver directrizes para garantir a salvaguarda de recursos e valores naturais, a salvaguarda aos riscos costeiros e a salvaguarda e gestão do domínio público marítimo.	Imediata	Academia, ONG, entidades governamentais e locais				2023-2023
		Mecanismos financeiros de transferência de riscos e desastres naturais adoptados	vii) Identificar e adoptar mecanismos financeiros de transferência de risco e desastres naturais, incluindo seguros paramétricos contra riscos climáticos imprevisíveis	Estabelecer estratégias de adaptação (incluindo recuo planeado, protecção através de alimentação artificial ou de obras de engenharia ligeira e pesada ou acomodação) mais adequadas, caso a caso	Imediata	Academia, entidades governamentais e locais, parceiros internacionais	MTA	MIMAIP, MTA/ANAC, MICULTUR, Autarquias, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS, Doadores	Complexo: implica estudos diversificados e projectos complexos	2023-2024
				Estabelecer um mecanismo de monitorização operacional e contínuo da faixa costeira, assegurando e sistematizando dados e indicadores de diagnóstico do estado da faixa costeira, como ferramenta de apoio à gestão costeira integrada, sustentável e responsável, incluindo a gestão da ocupação e usos do território e suporte à tomada de decisão. Este mecanismo deverá também apoiar as necessidades de resposta aos riscos costeiros, nomeadamente os associados à erosão, à instabilidade das encostas e os riscos decorrentes das alterações climáticas, nomeadamente através do estabelecimento de seguros paramétricos	Alta	Academia, ONG, entidades governamentais e locais, parceiros internacionais	MTA	MIMAIP, MTA/ANAC, MICULTUR, Autarquias, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS, Doadores	Complexo: implica estudos diversificados e demorados e a sistematização de informação	2023-2024 (2040)
	b) Promover a conservação e restauração de ecossistemas costeiros (mangal, recifes de corais e ervas marinhas) capazes de minimizar a erosão costeira e os impactos negativos do crescente número de eventos climáticos extremos	Importância dos ecossistemas marinhos e costeiros e seus benefícios na protecção da orla costeira e na mitigação dos efeitos das alterações climáticas divulgada junto das comunidades costeiras	vi) Promover o envolvimento de parceiros e das comunidades locais na recuperação de ecossistemas e construção de infraestruturas costeiras resilientes aos eventos naturais	Realizar acções de protecção, ampliação e restauro de ecossistemas degradados (plantação e replantação de mangal e se possível de vegetação submersa e dunar e de espécies de coral)	Imediata	Comunidades locais, ONG, parceiros	MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia, ONG, doadores	Simple: já existem processos semelhantes em curso	2023-2030
				Criar programas de sensibilização ambiental e de divulgação focados na utilização sustentável, protecção e reabilitação de ecossistemas marinhos e costeiros de importância para a resiliência do litoral	Imediata	Comunidades locais, Academia, ONG, parceiros	MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia, ONG	Simple: já existem processos semelhantes em curso	2023-2040
		Área ocupada pelos ecossistemas marinhos e costeiros de importância para a manutenção da biodiversidade e para a protecção e resiliência das zonas costeiras mantida ou aumentada	Contrariar a degradação dos ecossistemas marinhos e costeiros (floresta de mangal, recifes de coral, campos de ervas marinhas e dunas) e impulsionar a valorização e utilização sustentável destas áreas de elevada importância para a biodiversidade e vitais para a protecção e resiliência das zonas costeiras	Aumentar a área sob protecção dos ecossistemas importantes para a manutenção da biodiversidade e para a protecção e resiliência das zonas costeiras	Alta	Comunidades locais, Academia, ONG, parceiros	MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia, ONG	Simple: já existem processos semelhantes em curso	2023-2027
				Desenvolver ferramentas de gestão participativas específicas para os ecossistemas que permitam uma utilização sustentável dos recursos bem como uma protecção mais eficaz destas áreas (à semelhança da Estratégia de	Alta	Comunidades locais, Academia, ONG, parceiros	MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia	Simple: já existem processos semelhantes em curso	2023-2025



P3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
				gestão do Mangal 2020-2024 e respectivo Plano de Gestão, Resolução n.º 33/2020)						

Pilar 4. Turismo e Cultura

P4	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)	
	a) Identificar incentivos (financiamentos, promoção e marketing, infraestruturização) para o investimento em novas formas de turismo, e na capacitação e formação contínua de profissionais, contribuindo para o desenvolvimento sustentável das comunidades locais, incluindo a sua participação: ecoturismo, turismo bio cultural, turismo patrimonial e turismo com propósito, orientados para os mercados nacional, regional e internacional	Normas e condicionantes aplicáveis ao estabelecimento das empresas turísticas e à monitoria das actividades de turismo para que contribuam para a valorização de áreas costeiras pristinas que atraiam turismo de qualidade inventariadas e listadas num guião até 2025	ii) Estabelecer normas de sustentabilidade que consolidem destinos turísticos de excelência, adequando o turismo à protecção e valorização de áreas costeiras pristinas e à criação de valor para as comunidades locais	Produzir e editar um guião que apresente o quadro normativo para os investimentos e condução dos negócios e actividades turísticas desenvolvidos nas praias e na área marítima adjacente, e que assegure o ordenamento, a monitoria e o controlo dos empreendimentos e actividades turísticas na zona costeira e a maximização de valores acrescentados em termos de protecção e valorização dos recursos naturais físicos, paisagísticos e da fauna e flora partilhados entre o turismo e as comunidades locais			MICULTUR	APIEX, MIMAIP, Distritos, Municípios		2023-2025 (2040)	
				Alocar o guião aos principais organismos do Estado a nível central e provincial encarregados do licenciamento e da monitoria dos empreendimentos turísticos.			MICULTUR	APIEX, MIMAIP, Distritos, Municípios	2025-2040		
				Distribuir o guião pelos organismos do Estado a investidores e gestores turísticos			MICULTUR	APIEX, MIMAIP, Distritos, Municípios	2025-2040		
			Actores do sector do turismo a nível dos polos turísticos costeiros mobilizados para se juntarem em plataformas de diálogo permanente que promovam de forma coordenada o desenvolvimento do turismo local, envolvendo representantes dos sectores publico, privado e comunidades locais	iv) Estabelecer parcerias público-privado-comunidades que permitam associar, ao investimento em turismo, o investimento/ financiamento necessário para melhorar a componente infraestrutural e de serviços de apoio (vias de acesso, transportes, telecomunicações, energia, saúde, segurança)	Identificar e mobilizar os actores mais relevantes a nível local entre os sectores público e privado que possam constituir uma plataforma de diálogo permanente que aborde estratégias que promovam o desenvolvimento do turismo num modelo de opções e decisões partilhadas e inclusivas			MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, CTA – Pelouro do Turismo, FEMOTUR, Governos Provinciais, DPCULTUR, Associações Provinciais de Turismo, Associações Locais de Turismo, Entidades privadas do turismo		2023-2040
					Desenvolver o diálogo permanente entre os Governos locais e os representantes do sector privado do turismo e das comunidades locais com vista a vincular, as estratégias definidas para o sector, aos planos do turismo a implementar pelo Governo			MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, CTA – Pelouro do Turismo, FEMOTUR, Governos Provinciais, DPCULTUR, Associações Provinciais de Turismo, Associações Locais de Turismo, Entidades privadas do turismo	2023-2040	
					Instituir mecanismos de articulação entre os organismo públicos e entre estes e os privados, no sentido de aumentar a agilidade e eficácia						



P4	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
				de processos administrativos (ex.: processos de licenciamento e resolução de conflitos), do tipo "balcão único"						
				Promover e incentivar a cooperação e articulação entre entidades públicas e privadas, governos, autarquias e comunidades locais em projectos de promoção e marketing dos destinos turísticos, nos mercados de maior interesse e potencial, bem como a realização de eventos conjuntos						
				Desenvolver a cooperação e a contratualização de parcerias público-privadas, em elos das cadeias de valor de carácter mais infraestrutural, transversal e de alavancagem, como, por exemplo, as infraestruturas de acesso e apoio a locais turísticos, as infraestruturas de mobilidade, sanitárias, comunicações, segurança e outras						
				Criar, nomeadamente através de parcerias público-privadas, de condições de optimização da mobilidade e conectividade para os destinos turísticos, desde os transportes aéreos internacionais e regionais a ligações intermodais com soluções de mobilidade internacionais, regionais e locais						
				Promover a optimização dos mecanismos de financiamento e cobertura de risco financeiro dos projectos turísticos (para além dos tradicionais da banca e mercados tradicionais), a novas soluções disponíveis, baseadas na diversificação e recurso a fundos de carácter social e ambiental, fundos de compensação e contrapartidas, mas também sistemas de capitalização, obrigacionistas e de garantias, baseados na valorização do capital natural e no património turístico e natural						
		Legislação de simplificação produzida e publicada	vi) Ajustar o quadro jurídico-legal de forma a que contribua para agilizar os licenciamentos territoriais, a obtenção de licenças para as actividades e a resolução de conflitos	Preparar metodologia de simplificação de procedimentos de licenciamento e vertê-la em legislação			MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, MIMAIP, MTA		2023-2025
	b) Promover o desenvolvimento do turismo nas suas várias vertentes (costeiro, cultural, náutico, de natureza) como factor de valorização do território, da economia e das comunidades locais e simultaneamente alargando a oferta para captação dos vários segmentos de turistas e visitantes (locais, nacionais, internacionais, jovens, seniores, famílias, etc.)	- Valores ambientais e biodiversidade da costa litoral, faixa marítima adjacente e planos de água costeiras e interiores inventariados e mapeados por georreferência	i) Identificar, valorizar e divulgar (criando roteiros turísticos) os inúmeros atractivos, incluindo o património cultural (particularmente o património cultural marítimo), os valores ambientais e a biodiversidade da extensa faixa costeira e planos de água costeiras e interiores que podem contribuir para aumentar os impactos positivos do turismo como fonte de receitas primárias e secundárias e como factor de criação de emprego	Elaborar um Roteiro Turístico da Costa e Planos de Água de Moçambique			MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, ARPAC, MIMAIP, Distritos e Municípios costeiros		2023-2025
Valores de património cultural marítimo da costa litoral, faixa marítima adjacente e planos de água costeiras e interiores inventariados e mapeados por georreferência		Inventariar e mapear por georreferência os valores ambientais e a biodiversidade da costa litoral, faixa marítima adjacente e planos de água costeiras e interiores e organizá-los de acordo com o seu atractivo turístico				MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, ARPAC, MIMAIP, Distritos e Municípios costeiros		2023-2025 (2040)	
		Inventariar e mapear os valores de património cultural marítimo, com especial destaque para a Ilha (Património Mundial da UNESCO) e para os naufrágios com potencial de utilização turística, e organizá-los de acordo com o seu atractivo turístico.				MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, ARPAC, MIMAIP, Distritos e Municípios costeiros		2023-2025 (2040)	
Roteiro produzido em formato electrónico e impresso até 2025		Produzir o Roteiro em dois formatos: formato electrónico para ser acedido através de plataformas opcionais e impresso para ser distribuído por canais comerciais ou outros.				MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, ARPAC, MIMAIP, Distritos e Municípios costeiros		2023-2025	



P4	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)	
				Distribuir o Roteiro			MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, ARPAC, MIMAIP, Distritos e Municípios costeiros		2025-2040	
				Manter o Roteiro actualizado			MICULTUR	MICULTUR/ INATUR, ARPAC, MIMAIP, Distritos e Municípios costeiros		2025-2040	
		Políticas nacionais e locais de património cultural e marítimo actualizadas para que englobem a participação das comunidades locais, promovam o desenvolvimento e fomentem o turismo cultural sustentável.		Elaborar programas e políticas que tenham por objectivo o desenvolvimento de projectos precisos, mensuráveis, e estratégias que integrem a apresentação e a interpretação dos conjuntos patrimoniais, bem como as actividades culturais, no contexto da sua protecção e da sua conservação			MICULTUR	MIMAIP, MTC, Distritos e Municípios costeiros, Academia, CAIRIM, Museus		2023-2023	
		Convenção de 2001 da UNESCO ratificada	iii) Estabelecer normas e políticas que contribuam para proteger o património cultural marítimo, nomeadamente o que possa contribuir para um turismo sustentável: por exemplo a adesão aos tratados ou convenções internacionais e a divulgação da sua importância	Adoptar legislações e estratégias nacionais que garantam efectiva aplicação da Convenção de 2001, bem como a luta contra o tráfico de bens culturais subaquáticos			MICULTUR	MIMAIP, Academia, CAIRIM		2023-2023	
		Capacidades nacionais para protecção e gestão integral do património cultural subaquático fortalecidas		Estabelecer planos, programas e directrizes, das prioridades de intervenção ao nível da conservação, recuperação, acrescentamento, investigação e divulgação do património cultural subaquático			MICULTUR	MIMAIP, Academia, CAIRIM		2023-2023	
				Organizar cursos e matérias de formação e capacitação de sobre a protecção do património cultural subaquático a técnicos estatais e não estatais e comunidade local envolvida na protecção deste património			MICULTUR	MIMAIP, Academia, CAIRIM		2023-2026	
	c) Identificar e aproveitar o potencial relacionado com o turismo náutico - cruzeiros regionais e locais, navegação de recreio, desportos náuticos (incluindo o desporto escolar), eventos náuticos - em articulação com os órgãos locais (valorização de espaços litorais e ribeirinhos e envolvimento das comunidades), e com as autoridades portuárias (aproveitamento e valorização de áreas portuárias)	Agremiações ou clubes náuticos desportivos criados em todas as províncias costeiras.	v) Promover a articulação com os governos locais, particularmente os autárquicos, os representantes do sector privado do turismo e as comunidades locais com vista a aproveitar o potencial de desenvolvimento das actividades náuticas e desportivas (incluindo o desporto escolar)	Incentivar em todos os municípios costeiros a criação de clubes e agremiações que disponibilizem a aprendizagem e a prática de desportos náuticos e mesmo a competição			MIMAIP			2023-2040	
Nº de praticantes de actividades náuticas duplicado		Introduzir ao nível das escolas secundárias estabelecidas na costa a prática dos desportos náuticos				MIMAIP	MINED, Clubes Náuticos, Municípios		2023-2040		
Desporto escolar náutico em todos os municípios costeiros		Promover a realização de regatas nacionais, regionais e continentais que possam atrair praticantes de outros países				MIMAIP			2023-2040		
Moçambique incluído em circuitos de regatas ou eventos náuticos internacionais		Aumentar o tráfego de cruzeiros, em particular as escalas ao longo da costa de Moçambique e apoiar a navegação de recreio	Duplicar em 5 anos o número de escalas de navios de cruzeiros	Identificar os portos mais atractivos para receber navios de cruzeiro				MTC	CFM, MICULTUR		2023-2023
Novos locais para acostagem de navios de cruzeiro identificados e operacionalizados em 10 anos			Dotar esses portos com condições para receber cruzeiros que se possam inserir nas rotas turísticas de Moçambique					MTC	CFM, MICULTUR		2023-2033
Portos principais e secundários dotados de instalações que permitam acolher embarcações de recreio locais e de passagem até 2040			Identificar nas áreas portuárias principais e secundárias os locais mais adequados para a instalação de apoios à navegação de recreio					MTC	CFM, MICULTUR, Municípios		2023-2025
			Adaptar áreas portuárias e/ou construção desses apoios					MTC	CFM, MICULTUR, Municípios		2023-2040



Pilar 5. Transporte marítimo e infraestruturas portuárias e logísticas

P5	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)		
Portos e transporte marítimo	a) Garantir a transformação e modernização dos portos nacionais em portos “azuis”, contribuindo para o desenvolvimento sustentável portuário, nacional e regional	Redução em 50% da necessidade de formação no exterior por inexistência de oferta local	i) Melhorar a oferta formativa específica de recursos humanos nas diferentes actividades relacionadas com a operação portuária e o transporte marítimo	Criar novos cursos formais relacionados com as actividades de navegação, transporte marítimo e operação portuária			MCTES	MIMAIP, MICULTUR, MIREME; Academia		2023-2026 (2040)		
				Expandir a capacidade em cursos superlotados			MCTES	Academia		2023-2026 (2040)		
		50% de profissionais frequentam cursos adicionais de capacitação e aprimoramento		Criar oportunidades de treinamento adicional			MCTES	MIMAIP, MICULTUR, MIREME; Academia		2023-2026 (2040)		
				Incluir uma linha de financiamento no Fundo Nacional de Investigação (FNI) para organização de treinos sazonais			MCTES	FNI (MCTES)		2023-2026 (2040)		
				Criar programas de estágio e/ou intercâmbio			MCTES	Academia/ Institutos/ Órgãos do estado que gerem actividades portuárias e/ou de transporte marítimo		2023-2026 (2040)		
		25% de profissionais participam em actividades de intercâmbio/ estágio		Promover a participação de profissionais nos programas			MCTES	Academia/ Institutos/ Órgãos do estado que gerem actividades portuárias e/ou de transporte marítimo		2023-2026 (2040)		
				Promover o estabelecimento de acordos, designadamente com os concessionários, e/ou a revisão dos contratos de concessão, para que as infraestruturas portuárias, existentes e previstas, tenham em conta as exigências relacionadas com a subida do nível do mar, os fenómenos climáticos extremos e o agravamento da erosão costeira e a proximidade de zonas importantes para a biodiversidade			MTC	MEF, MTA, MIMAIP		2023-2032 (2040)		
				Promover o acompanhamento estatal dos planos de desenvolvimento das várias concessionárias procurando minimizar os efeitos das mudanças climáticas nestas instalações			MTC	MEF, MTA, MIMAIP				
				Infraestruturas portuárias adaptadas aos requisitos de sustentabilidade ambiental, particularmente aos relacionados com as mudanças climáticas, erosão costeira e impacto em áreas de conservação e KBA	ii) Criar incentivos financeiros e fiscais para investimentos de adaptação e transformação dos portos para responder aos requisitos de sustentabilidade ambiental	Assegurar que novas infraestruturas portuárias, a expansão de áreas portuárias existentes e o estabelecimento e manutenção de canais de acesso são devidamente precedidas pela realização de estudos de impacto ambiental			MTA	MEF, MTC, MIMAIP		2023-2032 (2040)
		Portos e transporte marítimo		b) Promover o incremento de demandas aos portos nacionais, aliado à sua modernização (e melhoria de desempenho), aos corredores rodo ferroviários, ao desenvolvimento da cabotagem e aos aeroportos nacionais	Índice de qualidade dos portos de África do Sul (portos concorrentes) igualado até 2040	iii) Optimizar a cadeia de transporte intermodal, quer na importante relação com os países do <i>hinterland</i> , quer relativamente aos transportes nacionais, e ainda ao serviço da exploração/ exportação de recursos minerais e de hidrocarbonetos, dinamizando o potencial de desenvolvimento das actividades portuárias, da logística e dos transportes marítimos e, até de desenvolvimento de novas infraestruturas portuárias	Melhorar o desempenho de todos os processos inerentes aos portos (equipamento, digitalização, coordenação com os transportes terrestres, etc.).			MTC	CFM, concessionárias	
Portos planeados construídos nos próximos 10 anos	Construir novos portos bem equipados e com alta conectividade para potenciar as transacções comerciais quer em Moçambique como nos países que constituem o respectivo <i>hinterland</i>						MTC	CFM, concessionárias		2023-2032		
	Elaborar e divulgar o Plano Portuário Nacional junto de potenciais parceiros						MTC			2023-2025		
	Reduzir taxas portuárias						MTC	CFM, concessionárias		2023-2025		



P5	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)		
		Atingir 1 milhão de toneladas/ano em tráfego de cabotagem até 2040		Dotar de equipamentos as infraestruturas portuárias (principalmente os portos secundários)			MTC	CFM, concessionárias		2023-2040		
				Simplificar os procedimentos alfandegários			MTC	CFM, concessionárias		2023-2025		
				Promover este tipo de transporte para permitir a viabilização de um serviço regular e fiável			MTC	CFM, concessionárias		2023-2040		
					Optimizar o Modelo de Governação e Gestão do Sector, com alteração do enquadramento jurídico-legal e regulatório, no sentido de instituir um modelo, mais colaborativo, com um maior envolvimento das partes interessadas, públicas, privadas e governos regionais e comunidades locais, e uma melhor definição e articulação entre a regulação, as autoridades portuárias e os operadores e gestores das infraestruturas	Reforçar o papel de Regulador do Sector de Portos e Transportes Marítimos, como regulador da concorrência das actividades do sector						
			Optimizar o enquadramento jurídico-legal na separação de poderes e funções entre regulador e regulado, clarificando e eliminando focos de conflito de interesse entre interesses públicos e privados									
			Reforçar o papel de um organismo central governamental responsável pela coordenação política e funcional entre Governo e Autoridades Portuárias, com funções de planeamento e fiscalização das orientações, indicadores estratégicos definidos, bem como legislação do sector									
			Instituir uma Holding Portuária, com funções de planeamento, integração e coordenação, e de Autoridades Portuárias Regionais (Norte, Centro e Sul), permitindo um modelo com mecanismos de governação e gestão mais colaborativos, mais próximos e mais locais, com envolvimento das partes locais interessadas, nomeadamente governos e comunidades									
			Implementar de um Balcão Único da Economia Azul									
			Implementar objectivos e indicadores (KPI) de sustentabilidade económica, social e ambiental a incorporar nos sistemas de informação, gestão e controlo das actividades dos portos e outras infraestruturas relacionadas									
			Implementar um sistema de informação e controlo, integrado e de suporte às actividades portuárias e infraestruturas relacionadas, como forma de ganhos de eficiência e eficiência dos processos e consequentes ganhos de competitividade das infraestruturas portuárias e relacionadas				Implementar um Sistema de Informação Portuário, comum a todos os portos e alargado ao elos das cadeias logísticas, para coordenação das actividades, nomeadamente, entradas e saída de navios e cargas, autorizações das entidades competentes, articulação de KIP pedidos de serviços diversos, coordenação de acostagens, aplicação de taxas e facturação, coordenação de eventos logístico na cadeia de abastecimento, reporte regular sobre indicadores de produtividade e qualidade de serviço de terminais e concessões e outros indicadores relevantes para a coordenação, gestão e controlo					
Segurança da navegação	c) Salvaguardar a segurança da navegação (<i>safety and security</i>) e a protecção das áreas mais sensíveis, no canal de Moçambique e, mais especificamente, na faixa	Obrigatoriedade do uso do Sistema de Monitorização Automática de Embarcações (VMS) a todas as actividades económicas que utilizem embarcações e ou plataformas até 2030	Integrar, de forma colaborativa, meios públicos e privados num conjunto de procedimentos globais de vigilância e segurança marítima	Usar o sistema VMS			MDN	MDN/ MGM, MIMAIP		2023-2030		
				Fiscalizar as plataformas e embarcações e emissão de respectivo relatório de fiscalização			MDN	MDN/ MGM, MIMAIP		2023-2030		



P5	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)	
	costeira e áreas de conservação marinhas de Moçambique	Modelo de governança de vigilância e segurança marítima instalado abrangendo a globalidade do espaço marítimo		Instalar centro de Conhecimento Situacional Marítimo (MDA)			MIMAIP	MDN, MINEC, MEF		2023-2023	
				Criar cursos de treino em MDA			MIMAIP	MDN, MINEC		2023-2023	
Construção e reparação naval	d) Promover a construção e reparação naval nas diversas tipologias: navios, embarcações de pesca e de recreio/turismo		iv) Criar incentivos fiscais para a construção naval, importação e embandeiramento de navios para a cabotagem marítima nacional, no contexto da circulação interna de mercadorias e pessoas	Formulação de uma estratégia para o sector da indústria naval, envolvendo as autoridades políticas e os estaleiros, onde possam ser propostos modelos de contratualização e programas de financiamento destinados a promover investimentos de construção e modernização de estaleiros e o envolvimento do sector privado							
			Diversificar e modernizar a oferta de estaleiros de construção e reparação naval, visando os vários tipos de embarcações (mercadorias, pesca, recreio/turismo) promovendo o envolvimento das comunidades, a capacitação, a inovação e tecnologias e a reciclagem / economia circular	Promover a introdução de processos e novos métodos de construção e reparação naval inovadores, que aumentem a sustentabilidade do sector, incluindo a reciclagem e equipamentos mais eficientes, contribuindo para o transporte marítimo verde							
				Estimular a especialização dos estaleiros de pequena dimensão na construção de embarcações inovadoras e tecnologicamente avançadas							
				Dinamizar a criação de estaleiros com o envolvimento da comunidade local, em articulação com escolas e centros de formação que fomentem a atracção de jovens para o sector							

Pilar 6. Boa governação e Segurança marítima

P6	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
Boa governação	a) Promover a capacidade de prevenção e combate à poluição marinha, costeira e nas águas interiores	Moçambique participa activamente nos fóruns e convenções internacionais e desempenha um importante papel nos esforços para a prevenção e combate à poluição marinha, costeira e nas águas interiores e para a conservação da biodiversidade no contexto eco-regional e global	i) Reforçar a adesão e regulamentação interna das convenções internacionais	Açolher e realizar reuniões, encontros e congressos científicos focados na protecção e conservação do ambiente marinho, incluindo a prevenção e combate à poluição marinha, costeira e nas águas interiores e a utilização sustentável dos recursos pesqueiros			MIMAIP	MINEC, MTA/ANAC, MCTES		2023-2040
				Desenvolver programas de investigação e cooperação científica multilaterais com o objectivo de promover a partilha de experiências de combate à poluição e de gestão de resíduos com os países vizinhos e de criar uma rede de conhecimento da biodiversidade marinha e costeira da costa Este africana			MTA	MINEC, MIMAIP, MTA/ANAC, MCTES		2023-2040
	Modelo de governança de vigilância e segurança marítima instalado abrangendo a globalidade do espaço marítimo	vi) Concretizar o projecto de instalação de uma auto-estrada marítima virtual no canal de Moçambique e/ou implementar esquemas de separação de tráfego nos locais com maior tráfego marítimo (principalmente de hidrocarbonetos e outras matérias perigosas) e na proximidade de áreas ambientalmente sensíveis	Concretizar o projecto de instalação de uma auto-estrada marítima virtual no canal de Moçambique				MIMAIP	MDN, MTA, MIREME, MINEC		2023-2024
			Implementar esquemas de separação de tráfego nos locais com maior tráfego marítimo (principalmente de hidrocarbonetos e outras matérias perigosas) e na proximidade de áreas ambientalmente sensíveis					MIMAIP		
b) Melhorar o ambiente de negócios através da criação de condições legais e administrativas (incluindo a resolução de litígios, governação electrónica e	Legislação relacionada com o desenvolvimento da Economia Azul reunida num único documento virtual	vii) Criar um "código legislativo" da Economia Azul	Actualizar e uniformizar a legislação que incide sobre o desenvolvimento da Economia Azul, desde o ordenamento do território e do espaço marítimo aos incentivos para investimento, passando pela legislação e regulamentação específica dos sectores				MIMAIP			



P6	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	simplificação de procedimentos) propícias para o investimento público e privado e de incentivos e linhas de financiamento ajustadas às actividades integrantes da economia azul			Compilação da legislação numa página virtual que mantenha a legislação sempre actualizada e permita a busca por sector ou passo da cadeia de valor			MIMAIP			
		Instrumentos legais actualizados sempre que evidência científica sugira uma mudança ou tendência para mudança nos usos e recursos numa perspectiva de gestão adaptativa	Criar um ambiente para a revisão rotineira de instrumentos legais (aplicáveis ao mar e costa) por equipas multisectoriais que incluem pesquisadores que actuam no mar e na costa	Criar uma plataforma de divulgação de resultados de pesquisa e discussão dos instrumentos legais aplicados ao mar e costa			MIMAIP	MIMAIP		2023-2024 (2040)
	c) Melhorar a articulação entre os sectores relacionados com a governação dos oceanos, a economia azul e o ordenamento do território e entre a administração central e local (descentralização e desconcentração de poderes)	Incremento da capacidade institucional para lidar com o pacote de ordenamento do território e de desenvolvimento da Economia Azul destinado às áreas costeiras, marítimas e águas interiores nos territórios sob sua jurisdição	Integrar nos instrumentos de planeamento, gestão e desenvolvimento sectorial local as directrizes dos diferentes IOT e regulamentos referentes ao planeamento e gestão costeira, marítima e de águas interiores e ao desenvolvimento da Economia Azul	Capacitar as entidades da administração central, provincial e local para poderem receber a gestão desconcentrada e descentralizada das matérias relacionadas com o ordenamento do território e o desenvolvimento da economia azul			MIMAIP	MTA, MICULTUR, MTC, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, OSC		2023-2040
	d) Desenvolver e assegurar o acesso a uma base de dados e informação credível para investimento na economia azul, ambiental e circular		viii) Elaborar o Directório de oportunidades de investimentos em economia azul em Moçambique							
	e) Promover a participação equitativa de mulheres e jovens na gestão dos recursos naturais	Organizações da Sociedade Civil associadas ao empoderamento feminino e à motivação dos jovens envolvidas na gestão do ambiente costeiro, marinho e das águas interiores e dos seus recursos	Estabelecer plataformas para dinamizar o envolvimento de mulheres e jovens no planeamento, gestão, monitoria e avaliação de protecção e conservação dos recursos naturais	Capacitar organizações comunitárias de mulheres e jovens para a gestão dos recursos marinhos e costeiros			MIMAIP	Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, OSC, ONG		2023-2024 (2040)
Protecção e segurança marítima	a) Fortalecer a capacidade de protecção e segurança das actividades, dos navios, das infraestruturas, do meio ambiente marinho e costeiro e da integridade territorial, incluindo a partilha de recursos e a intervenção coordenada nos espaços marítimos sob soberania nacional, incluindo o salvamento de marítimos	SAMN criado em 2022	Criar e operacionalizar o Sistema de Autoridade Marítima Nacional (SAMN)	Estabelecer Estrutura Orgânica			MDN	MIMAIP		2023
		SAMN implementado até 2023		Implementar Conceito de Operações			MDN	MIMAIP		2023-2024
		Obrigatoriedade do uso do Sistema de Monitorização Automática de Embarcações (VMS) a todas as actividades económicas que utilizem embarcações e ou plataformas até 2030	Integrar, de forma colaborativa, de meios públicos e privados num conjunto de procedimentos globais de vigilância e segurança marítima	Usar o sistema VMS			MDN	MDN/ MGM, MIMAIP		2023-2030
				Fiscalizar as plataformas e embarcações e emissão de respectivo relatório de fiscalização			MDN	MDN/ MGM, MIMAIP		2023-2030
	Cooperação entre as diversas Forças e Serviços de Segurança enquadrada ao nível SADC optimizada até 2040	Optimizar cooperação entre as diversas Forças e Serviços de Segurança enquadrada ao nível SADC	Promover uma melhor partilha de informações, conceitos operacionais, modos de operação e experiências			MDN	MDN/ MGM, MINEC, MIMAIP		2023-2040	
			Assegurar a condução conjunta de operações marítimas combinadas nas águas territoriais de cada um dos três países (África do Sul, Moçambique e Tanzânia)			MDN	MDN/ MGM, MINEC, MIMAIP		2023-2040	
			Aprimorar a articulação entre os centros de coordenação de salvamento marítimo do canal de Moçambique/ Oceano Índico Ocidental (WIO) e as actividades de busca e salvamento no espaço marítimo de Moçambique			MDN	MDN/ MGM, MINEC, MIMAIP		2023-2040	
b) Garantir serviços de comunicações marítimas, de busca e salvamento e de investigação de acidentes eficazes, para a salvaguarda da		ii) Criar e operacionalizar o Centro Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo - MRCC								



P6	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	vida humana no mar e de bens, contribuindo para incentivar o investimento no sector									
	c) Desenvolver mecanismos que garantam a fiscalização, a monitorização e o controlo de todas as actividades que ocorrem no espaço marítimo, costeiro e águas interiores	CEFMAR implementado até 2023	iii) Operacionalizar o Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima (CEFMAR) e o centro de Conhecimento Situacional Marítimo (MDA)	Operacionalizar o CEFMAR			MIMAIP	MDN		2023-2024
		Fiscalização do espaço marítimo assegurada		Envolver o CEFMAR na fiscalização marítima conjunta decorrente da implementação de compromissos regionais e internacionais			MIMAIP	MDN, MINEC		2023-2040
				Responsabilizar o CEFMAR pela colecta, análise e partilha de informações relacionadas com operações de fiscalização marítima, no âmbito da plataforma			MIMAIP	MDN, MINEC		2023-2040
				Assegurar o empenho dos recursos humanos e institucionais e meios requeridos de que disponham as entidades com funções de fiscalização na materialização dos objectivos, planos e programas definidos e assumidos no âmbito das funções do CEFMAR, quer para responder a acções operativas programadas, como às de alerta pontual			MIMAIP	MIMAIP, MDN		2023-2040
				Modelo de governança de vigilância e segurança marítima instalado abrangendo a globalidade do espaço marítimo			MIMAIP	MIMAIP, MDN		2023-2040
				Instalar centro de Conhecimento Situacional Marítimo (MDA)			MIMAIP	MDN, MINEC, MEF		2023-2023
				Criar cursos de treino em MDA			MIMAIP	MDN, MINEC		2023-2024
		Envolvimento dos grupos da sociedade civil (OSC, OCB, ONG e outras organizações locais) na prevenção, monitoria e comunicação das actividades ilícitas que perigam a economia azul		iv) Reforçar as capacidades das organizações de base comunitárias na prevenção, monitoria e comunicação das actividades ilícitas que perigam a economia azul	Organizar e articular entre: (i) os diferentes grupos da sociedade civil para fortalecer a capacidade participativa; (ii) os diferentes grupos da sociedade civil e as entidades com responsabilidade nos sectores, tendo em vista a prevenção, monitoria e comunicação das actividades ilícitas que perigam a economia azul			MIMAIP	MTA, MTC, MIREME, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias	
	Grupos da sociedade civil envolvidos: 50% até 2030; 90% até 2040	Promover acções de sensibilização e capacitação sobre a EDEA e a importância das actividades que a integram, destinadas a grupos da sociedade civil				MIMAIP	MTA, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias		2023-2024 (2040)	
	Acordos de limites de fronteira definidos até 2027	v) Reforçar junto das Nações Unidas a necessidade de delimitação das fronteiras marítimas com países vizinhos	Reforçar junto das Nações Unidas a necessidade de delimitação das fronteiras marítimas com países vizinhos			MINEC	MINEC/ IMAF, MIMAIP		2023-2027	

Desafio 1. Conhecimento, inovação e tecnologias

D1	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	a) Aumentar o conhecimento, a base científica e o desenvolvimento de capacidades de investigação e das tecnologias marinhas, nomeadamente as relacionadas com os recursos marinhos, costeiros e de águas interiores, e com a conservação da	100% das actividades de pesquisa na área geográfica do POEM (mar e zona costeira) devidamente reguladas através de instrumentos específicos	iii) Desenvolver uma plataforma/rede de inovação marítima, costeira e de águas interiores, que permita divulgar e partilhar, entre inovadores, empreendedores e outros actores, boas práticas e incentivos, nomeadamente os financeiros, para a concretização de iniciativas inovadoras	Rever o REICIM para incluir áreas científicas negligenciadas (p. ex. cultura e turismo) e a totalidade do espaço marítimo coberto pelo POEM			MIMAIP	MCTES, MICULTUR, MIREME		2023-2026
		Criação de um fundo específico para pesquisas do mar e zona costeira		Criar fundo/ programas específicos de investigação (projectos) e de formação superior (bolsas de doutoramento), dedicados à investigação marinha			MIMAIP	MIMAIP, MCTES e outros ministérios		2023-2024



D1	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)	
	biodiversidade e dos seus valores, a fim de melhorar a saúde dos oceanos e aumentar a contribuição da biodiversidade marinha para o desenvolvimento	Adaptação do fundo a pesquisas em novas matérias que venham a justificar-se		Reforçar e adaptar o fundo numa perspectiva de gestão adaptativa			MIMAIP	MIMAIP, MCTES e outros ministérios		2024-2040	
		Reduzir a diferença da participação de Homens e Mulheres em actividades de pesquisa oceânica em 50% até 2030 e eliminar essa diferença até 2040		Criar ou aprimorar os programas existentes de envolvimento da mulher em pesquisa oceânica			MIMAIP	MCTES, Universidades, instituições públicas de investigação, ONG		2023-2040	
		50% de profissionais partilhando conhecimento e informações sobre o mar por vias formais e informais		Dinamizar o desenvolvimento de redes de pesquisa previstas na ECTIM e incorporar a pesquisa marinha como área de foco			MIMAIP	MCTES (MoRENet), MINEC, Academia		2023-2040	
b) Potenciar os grandes projectos e iniciativas governamentais que actuam no espaço marítimo, zonas costeiras e águas interiores, e envolver o sector privado e o sector produtivo, incluindo o nacional, para a realização de pesquisa básica e a sua transformação em pesquisa aplicada, e o financiamento da investigação, estabelecendo novas oportunidades de pesquisa (ou reforçando as existentes)	Oportunidades de pesquisa criadas em número igual ao de projectos e iniciativas governamentais viradas para o mar e costa		ii) Reforçar a rede de infraestruturas de desenvolvimento e incubação de projectos de P&D e Inovação e de aceleração de ideias e negócios (<i>business factories</i>), quer em centros de investigação ligados a universidades, quer em outros centros de ciência e tecnologia, e eventual recurso a parcerias público-privadas no seu financiamento e gestão	Incluir a actividade de pesquisa marinha em projectos/ iniciativas existentes			MIMAIP	MCTES, MIREME, MTC, outros ministérios		2023-2026	
				Revisão dos critérios de aprovação de projectos e garantir que novos projectos incluem a componente de pesquisa para além de desenvolvimento			MIMAIP	Conselho de Ministros		2023-2026	
				Estabelecer um quadro legislativo de facilitação da criação de direitos de propriedade intelectual sobre patentes, individuais ou partilhadas entre diversas entidades, públicas ou privadas, como universidades, centros de ciência e outros, empresas ou indivíduos							
c) Melhorar a oferta formativa específica de recursos humanos nas diferentes actividades que ocorrem no espaço marítimo, zonas costeiras e águas interiores	Redução em 50% da necessidade de formação no exterior por inexistência de oferta local			Criar novos cursos formais relacionados com as actividades que ocorrem no espaço marítimo			MCTES	MIMAIP, MICULTUR, MIREME; Academia		2023-2026 (2040)	
				Expandir a capacidade em cursos superlotados			MCTES	Academia		2023-2026 (2040)	
	50% de profissionais frequentam cursos adicionais de capacitação e aprimoramento			i) Criar novos cursos formais/ reforçar os existentes, e promover estágios e treino prático relacionados com a capacitação de recursos humanos e o desenvolvimento das actividades que ocorrem no espaço marítimo	Criar oportunidades de treinamento adicional			MCTES	MIMAIP, MICULTUR, MIREME; Academia		2023-2026 (2040)
					Incluir uma linha de financiamento no Fundo Nacional de Investigação (FNI) para organização de treinos sazonais			MCTES	FNI (MCTES)		2023-2026 (2040)
	25% de profissionais participam em actividades de intercâmbio/ estágio				Criar programas de estágio e/ou intercâmbio			MCTES	Academia/ Institutos/ Órgãos do estado que gerem actividades no espaço marítimo		2023-2026 (2040)
					Promover a participação de profissionais nos programas			MCTES	Academia/ Institutos/ Órgãos do estado que gerem actividades no espaço marítimo		2023-2026 (2040)
	25% dos profissionais frequentam formação até 2027; 40% até 2040			iv) Melhorar o nível de formação dos profissionais da pesca e aquacultura, nomeadamente ao nível dos conhecimentos técnicos e científicos, da inovação e promover o uso de tecnologia ou equipamentos mais eficientes e ambientalmente sustentáveis nas actividades da pesca, produção aquícola, conservação e processamento de pescado	Criar programas de formação adequados			MIMAIP	MIMAIP, Academia		2023-2026 (2040)
					Promover a participação dos profissionais nos programas			MIMAIP	MIMAIP, Academia		2023-2026 (2040)
d) Identificar iniciativas inovadoras relacionadas com o	Plataforma de registo de Inovação criada	Estabelecer uma plataforma de registo de actividades de Investigação e		Criar infraestruturas de desenvolvimento e incubação de projectos de I&D, nas fases			MCTES	MIMAIP, Academia			



D1	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)	
	espaço marítimo, zonas costeiras e águas interiores e formas de promover a divulgação e o desenvolvimento dessa inovação		Desenvolvimento (I&D) e de Conhecimento que permita registar inovações e recolher informação sobre investigações e inovações em curso e eventuais necessidades de parcerias, financiamentos e investigadores	iniciais de desenvolvimento da ideia, quer em centros de investigação ligados a universidades, quer em outros centros de ciência e tecnologia (com possível venda de serviços a terceiros, como, por exemplo, de investigação ou laboratoriais), e eventual recurso a parcerias público-privadas no seu financiamento e gestão.							
				Constituir parcerias público-privadas destinadas a uma melhor articulação dos recursos e conhecimentos detidos por cada parte, idealmente com o envolvimento das comunidades interessadas, de forma a otimizar e criar as condições para a viabilização e sustentabilidade de iniciativas inovadoras			MCTES	MIMAIP, Academia			
				Promover um quadro jurídico-regulatório incentivador da constituição de empresas nas fases iniciais de vida (<i>start-ups</i>) e de um financiamento privado a essas fases, nomeadamente capital-semente (<i>seed capital</i>) e capital de risco (<i>venture capital</i>), entre outras fontes de financiamento privado ou misto, com recurso a fundos e entidades financiadoras especializadas no financiamento a este tipo de projectos da Economia Azul, nomeadamente, públicas, não governamentais, de desenvolvimento social, “verde” e “azul”, entre outras, mas também de capitais sociais e de contrabalanços ambientais.							

Desafio 2. Ordenamento

D2	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	a) Assegurar a articulação entre os vários planos que incidem sobre o espaço marítimo, as zonas costeiras e as águas interiores, para garantir um adequado ordenamento destes espaços e a gestão sustentável dos seus recursos e dos usos e actividades que neles ocorrem	Elaborada, em cinco anos, a Política Nacional de Gestão Costeira (PNGC) como instrumento mor de gestão costeira	i) Elaborar e implementar a Política Nacional de Gestão Costeira	Elaborar e implementar a Política Nacional de Gestão Costeira	Alta	Entidades governamentais e locais	MIMAIP	MIREME, MAEFP, MADER, MIMAIP, Governos Distritais, Conselhos Autárquicos	Relativamente simples: o POEM e a EGIZC dão já orientações para o fazer	2023-2026
		Usos e actividades económicas integrados nos PDUT e PEU	ii) Integrar nos PDUT e PEU os usos e actividades económicas que incidem sobre a faixa costeira e mar territorial, tendo presentes as orientações do POEM (Orientações de Gestão para o Espaço Marítimo)	Integrar nos PDUT e PEU os usos e actividades económicas como o turismo (ZIT), concessões mineiras e de hidrocarbonetos	Alta	Entidades governamentais e locais, parceiros e investidores privados	MTA	MIREME, MAEFP, MADER, MIMAIP, Governos Distritais, Conselhos Autárquicos	Relativamente simples: o POEM e a EGIZC dão já orientações para o fazer	2023-2027 (2040)
	b) Aperfeiçoar a combinação apropriada de usos e actividades que permita um ecossistema sustentável a longo prazo, a integração socioeconómica das comunidades e a infraestruturização de base, nomeadamente a de apoio a essas comunidades, à pesca e ao turismo	Integrados parâmetros do Zoneamento do POEM em pelo menos 60% dos zoneamentos do PDUT dos distritos Costeiros e 80% dos Zoneamentos dos PEU das Vilas Costeiras	iii) Definir critérios e metodologias para incluir nos projectos de investimento, exercícios de AASE e avaliação de impacto ambiental e nos contratos de concessão e títulos de utilização (DUAT e TUPEM) as orientações do POEM	Definir critérios e metodologias para apoio aos municípios e distritos costeiros na incorporação nos seus IOT das Regras de Uso: Orientações de Gestão para o Espaço Marítimo	Alta	Entidades governamentais e locais	MTA	MIMAIP, MTA, MADER, MICULTUR, MTC, MIREME, Governos de Distrito, Conselhos autárquicos	Relativamente simples: o POEM dá já orientações para o fazer	2023-2024
		Reflectidos no espaço os usos determinados pelos distintos instrumentos de ordenamento do território incorporando directivas		Incluir especificamente nos contratos de concessão e títulos de utilização (DUAT e TUPEM) as Regras de Uso: Orientações de Gestão para o Espaço Marítimo	Alta	Entidades governamentais e locais	MIMAIP	MIMAIP, MTA, MADER, MICULTUR, MTC, MIREME, Governos de	Relativamente simples: o POEM dá já orientações para o fazer	2023-2024 (2040)



D2	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
		do POEM com ênfase para os diferentes usos						Distrito, Concelhos autárquicos		
		Regulamentos actualizados (Operações petrolíferas e do Processo de AIA) e adoptados estudos		Incluir as Regras de Uso: Orientações de Gestão para o Espaço Marítimo especificamente em exercícios de AASE, Avaliação do Impacto Ambiental, Auditoria Ambiental	Alta	Entidades governamentais e locais	MTA	MIMAIP, MTA, MADER, MICULTUR, MTC, MIREME, Governos de Distrito, Concelhos autárquicos	Relativamente simples: o POEM dá já orientações para o fazer	2024-2040
	c) Valorizar/ recuperar os habitats costeiros que contribuem para incrementar a resiliência do litoral, permitindo minimizar pressões como a erosão costeira e a destruição dos recursos e protecções naturais	O espaço marinho e costeiro de Moçambique é utilizado de forma equilibrada, compatibilizando o desenvolvimento sustentável e a protecção adequada dos recursos naturais	iv) Melhorar e manter actualizado o mapeamento dos usos e actividades desenvolvidos no espaço marítimo nacional, actualizando e refinando a cartografia de habitats marinhos e costeiros, com particular ênfase nos habitats sensíveis e importantes para a protecção da biodiversidade e erosão costeira	Actualizar e refinar a cartografia de habitats marinhos e costeiros, com particular ênfase nos habitats sensíveis e importantes para a protecção da biodiversidade	Imediata	Entidades governamentais e locais	MTA	MTA/ ANAC, MIMAIP, MICULTUR, academia, ONG	Complexo: implica a realização de estudos detalhados	2023-2027 (2040)
Melhorar e manter actualizado o mapeamento dos usos e actividades desenvolvidos no espaço marítimo nacional				Imediata	Entidades governamentais e locais	MIMAIP	MTA, MICULTUR, MIREME	Complexo: implica a realização de estudos detalhados	2023-2027 (2040)	
Rever e Actualizar os planos de manejo das áreas de Conservação nacionais				Alta	Entidades governamentais e locais	MTA	MTA/ ANAC, MIMAIP, MICULTUR, academia, ONG	Relativamente simples: os planos de manejo já existem tal como informação de gestão	2023-2040	

Desafio 3. Mudanças climáticas

D3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	a) Assegurar uma actuação antecipada, preventiva e minimizadora das mudanças climáticas, contendo medidas para mitigar as mudanças climáticas, abordando as emissões antropogénicas por fontes e remoção por escoadouros de todos os gases de estufa não controlados pelo Protocolo de Montreal e, para a adaptação dos impactos das mudanças climáticas, desenvolvendo e elaborando planos apropriados e integrados para a gestão quer das zonas costeiras, quer ainda dos recursos hídricos e dos recursos agrícolas, bem como para a protecção e reabilitação de áreas afectadas pela seca e desertificação, assim como pelas cheias		ii) Investir em acções de intervenção combinadas de poupança de emissões de gases de efeito de estufa dos diversos sectores, promovendo iniciativas de substituição de combustíveis de alto teor de carbono e não-renováveis por combustíveis de baixo teor de carbono ou renováveis							
	b) Pôr em prática planos de adaptação e mitigação da susceptibilidade às mudanças climáticas, bem como modelos sustentáveis de gestão do risco e do território costeiro investindo/ desenvolvendo o conhecimento científico sobre	Pelo menos um instrumento legal por ministério e por província revisto e aprovado	Rever o quadro legal e institucional para a redução da vulnerabilidade das zonas costeiras às mudanças climáticas e mais especificamente à exposição, a médio e longo prazo, à erosão e galgamento	Rever o quadro legal da zona costeira em resposta a vulnerabilidade climática e mais especificamente à exposição, a médio e longo prazo, à erosão e galgamento			MTA	MADER, MIMAIP, MOPHRH, MTC, MICULTUR, MIREME, MAEFP		2023-2024
		Em 2024, 50% dos distritos costeiros terão os seus PLAAC adaptados; em 2027 todos os	Assegurar que, nos distritos costeiros, os planos locais de adaptação às mudanças climáticas têm em conta a exposição à erosão e galgamento			MTA	MADER, MIMAIP, MOPHRH, MTC, MICULTUR, MIREME, MAEFP		2023-2027 (2040)	



D3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Ações	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	dinâmica costeira actual e em cenários de mudança climática, adoptando métodos de protecção costeira alinhados com as melhores práticas internacionais (soluções de protecção baseadas na natureza) e que evitem erros de planeamento e de intervenção reconhecidos em outros litorais	distritos costeiros terão os seus PLAAC adaptados		Assegurar a revisão periódica desses planos: prazo máximo de cinco anos nos distritos com índice de exposição igual ou superior a elevado, de 10 anos nos restantes			MTA	MADER, MIMAIP, MOPHRH, MTC, MICULTUR, MIREME, MAEFP		2026-2040
		Estratégias de adaptação definidas	i) Promover infraestruturas e equipamentos costeiros resilientes a fenómenos climáticos e à erosão costeira, visando reduzir a vulnerabilidade das comunidades costeiras, dos empreendimentos turísticos e das áreas portuárias aos efeitos das mudanças climáticas, adoptando métodos de protecção costeira alinhados com as melhores práticas internacionais (soluções de protecção baseadas na natureza	Estabelecer estratégias de adaptação (incluindo recuo planeado, protecção através de alimentação artificial ou de obras de engenharia ligeira e pesada ou acomodação) mais adequadas, caso a caso			MTA	MIMAIP, MTA/ANAC, MICULTUR, Autarquias, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS		2023-2024
c) Aprofundar as iniciativas relacionadas com a conservação e restauração das florestas de mangal, pradarias de ervas marinhas, sapais e/ou recifes de coral e o aumento do número e/ou dimensão das áreas de conservação que integrem estes ecossistemas que desempenham um papel fundamental enquanto sumidouros de carbono, explorando a possibilidade de estabelecer áreas de protecção, ou mesmo de restauração desses ecossistemas (de carbono azul), mas tendo em conta as utilizações tradicionais dos mangais por parte das comunidades costeiras e as especificidades de cada comunidade para que seja possível identificar alternativas sustentáveis	Área ocupada pelos ecossistemas marinhos e costeiros de importância para a manutenção da biodiversidade e para a protecção e resiliência das zonas costeiras mantida ou aumentada	Importância dos ecossistemas marinhos e costeiros e seus benefícios na protecção da orla costeira e na mitigação dos efeitos das alterações climáticas divulgada junto das comunidades costeiras	iii) Estabelecer áreas de protecção e/ou de restauração dos ecossistemas que contribuem para a protecção costeira, são refúgio para espécies e habitats marinhos e potenciam o carbono azul (florestas de mangal, pradarias de ervas marinhas, sapais e/ou recifes de coral), em articulação com as comunidades costeiras para que seja possível identificar alternativas sustentáveis	Aumentar a área sob protecção dos ecossistemas importantes para a manutenção da biodiversidade e para a protecção e resiliência das zonas costeiras			MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia		2023-2027
				Desenvolver ferramentas de gestão participativas específicas para os ecossistemas que permitam uma utilização sustentável dos recursos bem como uma protecção mais eficaz destas áreas (à semelhança da recente Estratégia de gestão do Mangal 2020-2024 e respectivo Plano de Gestão, Resolução n.º 33/2020)			MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia		2023-2025
				Realizar acções de protecção, ampliação e restauro de ecossistemas degradados (plantação e replantação de mangal e se possível de vegetação submersa e dunar e de espécies de coral)			MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia		2023-2030
				Criar programas de sensibilização ambiental e de divulgação focados na utilização sustentável, protecção e reabilitação de ecossistemas marinhos e costeiros de importância para a resiliência do litoral			MTA/ ANAC	MTA/ ANAC, MIMAIP, Academia		2023-2040
d) Prever áreas de “não uso” (interditas ao desenvolvimento de actividades humanas, ou presença humana de qualquer tipo) que podem desempenhar um papel importante na adaptação das zonas costeiras aos efeitos das alterações climáticas, permitindo, por um lado, a dinâmica natural dos ecossistemas costeiros (e.g., recuo e avanço da linha de costa em faixas arenosas) e, por outro protegendo as comunidades humanas dessas mesmas alterações (e.g., perda de infraestruturas) e, ainda, a protecção e conservação de “refúgios climáticos” é considerada uma “estratégia inteligente” para a adaptação às alterações climáticas que	10% da área marinha nacional é destinada a áreas de protecção total sem nenhum tipo de actividade extractiva	Aumentar as áreas destinadas à protecção total ou estrita dos recursos biológicos, em particular nas áreas de ocorrência de ecossistemas costeiros relevantes para a adaptação das zonas costeiras aos efeitos das alterações climáticas, permitindo, por um lado, a dinâmica natural dos ecossistemas costeiros (e.g., recuo e avanço da linha de costa em faixas arenosas) e, por outro protegendo as comunidades humanas dessas mesmas alterações (e.g., perda de infraestruturas) e, ainda, a protecção e conservação de “refúgios climáticos”	Promover a criação de novas áreas de protecção total e/ou aumento das áreas existentes.				MTA	MIMAIP, MICULTUR, MTC, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, OSC		2023-2030
	Directrizes de salvaguarda estabelecidas		Desenvolver directrizes para garantir a salvaguarda de recursos e valores naturais, a salvaguarda aos riscos costeiros e a salvaguarda e gestão do domínio público marítimo.				MTA	MIMAIP, MTA/ANAC, MICULTUR		2023-2024
	Monitorados os factores físicos e de ocupação da faixa costeira que contribuem para valorizar a resiliência do litoral		Estabelecer um mecanismo de monitorização operacional e contínuo da faixa costeira, assegurando e sistematizando dados e indicadores de diagnóstico do estado da faixa costeira, como ferramenta de apoio à gestão costeira integrada, sustentável e responsável, incluindo a gestão da ocupação e usos do território e suporte à tomada de decisão. Este mecanismo deverá também apoiar as necessidades de resposta aos riscos costeiros, nomeadamente os associados à erosão, à				MTA	MIMAIP, MTA/ANAC, MICULTUR, Autarquias, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Academia, ONG, OCS		2023-2024 (2040)



D3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	corresponde a áreas naturalmente mais protegidas dos efeitos das alterações climáticas, que funcionam como um refúgio para espécies e habitats marinhos, contribuindo dessa forma para o aumento (ou manutenção) da sua resiliência			instabilidade das encostas e os riscos decorrentes das alterações climáticas						
				Implementar um sistema de fiscalização das actividades da orla costeira			MIMAIP	MTA/ ANAC, MICULTUR		2023-2024 (2040)
	e) Aumentar a literacia do oceano e das alterações climáticas, sensibilização e capacitando as comunidades piscatórias, em especial as da pesca de pequena escala e definindo estratégias para aumentar a resiliência da actividade de pesca e a sua adaptação às alterações climáticas, nomeadamente promovendo a participação das partes interessadas na identificação, concepção e desenvolvimento de soluções	Realizadas campanhas de consciencialização junto das comunidades e das escolas primárias e secundárias a nível dos distritos costeiros e ribeirinhos	iv) Desenvolver acções de sensibilização e capacitação sobre os efeitos das alterações climáticas junto dos vários actores e partes interessadas e, particularmente, capacitando as comunidades piscatórias, para aumentar a resiliência da actividade de pesca	Criar Programas de Educação Ambiental			MTA	MIMAIP, MINEDH, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS		2023-2030
				Programar e desenvolver campanhas de consciencialização pública junto das comunidades locais levando-as a entender a problemática das mudanças climáticas e a adoptar práticas que permitam aumentar a resiliência das suas actividades			MIMAIP	MICULTUR, MTA, MINEDH, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OSC		2023-2040
	f) Apostar na aquacultura sustentável reduzindo as pressões sobre a pesca selvagem, aumentando a resiliência das comunidades costeiras e reduzindo a vulnerabilidade à insegurança alimentar, regenerando viveiros chave e áreas de reprodução para espécies aquáticas (e.g., mangais, pradarias de ervas marinhas, recifes de coral) e na aquacultura de algas marinhas em grande escala que é também uma via identificada para promover a captura de carbono azul e contribuir para minimizar os efeitos das alterações climáticas									
	g) Criar manuais de boas práticas para o sector do turismo que conduzam a investimentos em equipamentos de suporte (e.g., hotéis e resorts) mais resilientes a fenómenos climáticos bem como a uma requalificação adaptada dos que foram por eles afectados	Manuais de boas práticas para o sector do turismo elaborados	Concretizar um modelo de desenvolvimento integrado da zona costeira	Elaborar e adoptar directrizes e guiões para construção de infraestruturas e equipamentos turísticos na faixa costeira e, particularmente, em áreas sensíveis			MIMAIP	MTA/ ANAC, MICULTUR		2023-2024
				Estabelecer directrizes que regulamentem e orientem as actividades de turismo de natureza e visitação, de forma a garantir a preservação dos valores naturais			MTA	MIMAIP, MTA/ ANAC, MICULTUR		2023-2024
	h) Procurar o desenvolvimento de portos neutros em carbono (portos azuis) e adaptação dos existentes, utilizando tecnologia inteligente e									



D3	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	apoio a manutenção de um bom estado ambiental, por exemplo, através da transição para combustíveis de baixas ou zero emissões ou através da utilização de fontes de energia renováveis (e.g., eólicas), que permitam contribuir para a redução das emissões de GEE e promovendo a armazenagem de carbono azul nos solos dragados em áreas portuárias									
	i) Apostar no estudo e no desenvolvimento do potencial de produção de energia renovável (e.g., vento, ondas, solar) de forma a cumprir uma agenda climática, reduzindo as emissões de GEE, mas também para contribuir para o bem-estar social e o desenvolvimento económico, aumentando o acesso à energia para as comunidades costeiras e promovendo práticas ambientais sustentáveis, identificando também fontes de biomassa alternativas aos mangais (e.g., macroalgas)	Conteúdos programáticos relevantes estabelecidos	Garantir o estabelecimento de uma plataforma para aprofundamento do conhecimento da tecnologia associada à exploração do recurso marítimo e de outras energias renováveis, incluindo o solar em meio aquático	Estabelecer parcerias com instituições de ensino (IE) públicas e privadas para inclusão de conteúdos relevantes nos currículos académicos			MIREME	MIREME, MCTES, Academia		2023-2024
Potencial do recurso identificado e mapeado			Identificar e medir o potencial da energia oceânica, bem como realizar o mapeamento dos locais de ocorrência delimitando as áreas			MIREME	MIREME, FUNAE		2023-2025	
Estudos complementares realizados		Consolidar o conhecimento sobre o real potencial do recurso marítimo e de outras energias renováveis, incluindo o solar em meio aquático, sua localização e impactos social ambiental e económico da sua exploração	Promover estudos complementares (incluindo <i>benchmarking</i>) para aperfeiçoar as tecnologias para que estas sejam rentáveis e tenham menos impactos			MIREME	MIREME, FUNAE		2023-2025	
			Promover estudos complementares relacionados com o uso combinado de outras fontes renováveis de forma a viabilizar os projectos			MIREME	MIREME, FUNAE		2023-2025	
Implantação articulada com a gestão das APC e de zonas de pesca			Articular com os futuros planos de gestão das APC para identificar locais onde as instalações não sejam nocivas			MIREME	MTA, MIMAIP		2023-2024	
		Salvaguardar a existência de bancos de pesca importantes nos diferentes segmentos da frota			MIREME	MIMAIP				

Desafio 4. Comunidades

D4	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
a) Contribuir para a melhoria da qualidade de vida das comunidades costeiras e, simultaneamente, para a conservação da biodiversidade e para a protecção costeira, desenvolvendo e articulando iniciativas e investimentos de apoio a essas comunidades, assegurando o acesso adequado às zonas de pesca, o envolvimento de investidores e das comunidades locais na gestão sustentável dos recursos naturais e dos ecossistemas que asseguram a protecção costeira, mas também na qualificação dos aglomerados urbanos, infraestruturas e equipamentos, criando empregos e promovendo a capacitação em	As áreas de conservação dispõem de meios e recursos humanos necessários para a gestão e fiscalização eficientes nas áreas sob sua tutela	Desenvolver e articular abordagens estratégicas do governo central, como a estratégia e plano de acção para a conservação da diversidade biológica e os planos de manejo e de negócio das áreas de conservação, e iniciativas de apoio às comunidades costeiras, incluindo a sua capacitação, de forma a assegurar o envolvimento de investidores e das comunidades locais na gestão sustentável dos recursos naturais contribuindo simultaneamente para a conservação da biodiversidade e para criar empregos na administração e fiscalização das áreas de conservação marinhas melhorando a renda para as famílias.	Desenvolver cursos de formação periódicos para suprir as necessidades de pessoal especializado			MTA	MTA/ ANAC		2023-2027	
			Promover a actualização dos meios técnicos existentes e da sua correcta manutenção e adquirir novos equipamentos de base tecnológica			MTA	MTA/ ANAC, MEF		2023-2040	
	Os órgãos de gestão incluem representantes das comunidades locais	Privilegiar a comunidade local na ocupação de postos trabalho disponíveis nas áreas de conservação e actividades relacionadas	Desenvolver iniciativas de divulgação e sensibilização ambiental focadas nos benefícios da protecção e conservação dos recursos biológicos			MTA	MTA/ ANAC, MIMAIP		2023-2030	
			Criar programas de formação que permitam às comunidades contribuir para a gestão ambiental e dos recursos naturais			MTA	MTA/ ANAC, MIMAIP, Representantes dos Distritos costeiros, ONG		2023-2030	
	Aumentar 25% os recursos humanos com funções nas áreas de conservação que pertencem às comunidades locais até 2027, atingindo 50% até 2040		Estimular o interesse da população para desempenhar funções na administração e fiscalização de áreas de conservação			MTA	MTA/ ANAC, MADER		2023-2040	
			Desenvolver cursos de formação profissional a nível local para frequência da população			MTA	MTA/ ANAC, MADER		2023-2040	



D4	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	actividades complementares e/ou alternativas, melhorando a renda para as famílias			residente nas áreas de conservação e zonas adjacentes						
		Aumentar o número de empresas sustentáveis	Promover a criação de negócios locais de pequena/média dimensão que visem a utilização sustentável dos recursos existentes e que sejam compatíveis com a conservação da biodiversidade.	Desenvolver programas de incentivo à criação de empresas			MTA	MEF, MITESS		2023-2027
				Facilitar o acesso a financiamento e enquadramento legal das empresas			MTA	MEF, MITESS		2023-2027
				Criar ninhos de empresas em locais chave das áreas de conservação para promoção de sinergias			MTA	MEF, MITESS		2023-2027
	O financiamento de origem externa é aplicado de forma eficaz na protecção da biodiversidade e no desenvolvimento sustentável das comunidades	Motivar parceiros de cooperação e investidores para o potencial das áreas de elevado valor para biodiversidade e o seu papel na conservação de espécies e habitats e no bem-estar das comunidades locais	Identificar potenciais parceiros de cooperação para a conservação			MTA	MTA/ ANAC, MIMAIP		2023-2030	
	b) Melhorar a rede de actores comunitários ligados aos sectores de desenvolvimento local, tais como, água e saneamento, educação, agricultura e extensão rural, protecção dos mais vulneráveis e gestão de risco de emergências, entre outras áreas sociais, contribuindo para aperfeiçoar a implementação de políticas nacionais de desenvolvimento comunitário local e da criação do bem-estar das pessoas		i) Reforçar e incentivar a criação de organizações comunitárias de base (incluindo Comitês de Gestão de Recursos Naturais, Conselhos Comunitários de Pesca, cooperativas e outras associações), e envolver estruturas de actores comunitários de desenvolvimento local bem como organizações locais de sociedade civil, na dinamização do envolvimento de actores locais na gestão participativa, podendo promover ao nível local o cumprimento das medidas de gestão na sua área de influência que tem como referência as comunidades específicas, os territórios e a faixa costeira adjacentes onde se desenvolvem as actividades com impacto local							
	c) Reforçar a integração das questões do género e direitos humanos nos instrumentos de governação, particularmente visando o empoderamento da mulher presente nas comunidades costeiras e a promoção da capacidade técnica e educação da mulher e dos jovens		ii) Desenvolver programas de incentivo à criação de empresas, capacitar e criar emprego para mulheres e jovens na cadeia de valor de produtos de pesca e aquacultura, mas também nas outras actividades que ocorrem na faixa costeira, espaço marítimo adjacente e águas interiores (turismo, extracção de recursos minerais, conservação da natureza), contribuindo para a melhoria da qualidade de vida das populações e, particularmente, das suas condições alimentares							
	d) Ampliar os esforços levados a cabo pelo país na promoção de saúde, prevenção de doença e expansão dos serviços de saúde através de brigadas móveis de saúde bem como agentes comunitários de saúde que residem nas comunidades, adequando as intervenções sobre as acções de prevenção de riscos individuais e colectivos de doença e criando maior responsabilidade de todos actores intervenientes na construção da saúde e bem-estar comum		iii) Promover a participação activa de todos os actores de desenvolvimento comunitário, e envolver as comunidades, lideranças e grupos de interesse locais (por exemplo: jovens, mulheres, idosos, pessoas com deficiência entre outros) para lidar com os determinantes sociais de saúde e mapear as necessidades e definição de prioridades locais nas suas áreas de saúde, garantindo que as populações tenham um rápido acesso aos serviços essenciais de saúde e à criação do seu bem-estar							
	e) Melhorar a formação, educação e sensibilização ambiental e, particularmente, o nível de consciencialização/literacia sobre dinâmica	A população reconhece a necessidade de proteger e conservar a biodiversidade para o seu bem-estar e das gerações	iv) Produzir e divulgar informação sobre os valores naturais, gestão dos recursos marinhos, costeiros e das águas interiores e impactos dos usos e actividades nas zonas de maior sensibilidade, apoiando à realização de acções	Criar Programas de Educação Ambiental			MTA	MIMAIP, MINEDH, MICULTUR, Órgãos de representação do		2023-2030



D4	Objectivo Estratégico	Metas	Iniciativas	Acções	Prioridades	Partes interessadas	Responsável	Intervenientes	Complexidade	Prazo (início e fim)
	costeira, o litoral, os oceanos e os planos de água interiores	futuras e participa activamente neste processo	de educação ambiental junto das comunidades, mas também de outros actores-chave como, por exemplo, turistas, empresários e investidores					Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS		
				Promover iniciativas de reabilitação e restauro de habitats degradados (floresta de mangal, recifes de coral, pradarias de ervas marinhas e dunas)			MTA	MIMAIP, MINEDH, MICULTUR, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OCS		2023-2030
		Realizadas campanhas de consciencialização junto das comunidades e das escolas primárias e secundárias a nível dos distritos costeiros e ribeirinhos		Programar e desenvolver campanhas de consciencialização pública junto das comunidades locais levando-as a entender a importância da preservação e valorização das espécies marinhas e aquáticas emblemáticas para o desenvolvimento do turismo, levando as pessoas das comunidades a assumir um papel proactivo na protecção das espécies			MIMAIP	MICULTUR, MTA, MINEDH, Órgãos de representação do Estado provinciais, Governos Distritais, Autarquias, Academia, ONG, OSC		2023-2040
		Existência de programas escolares ligados ao oceano e meio aquático em todos os níveis de ensino		Melhorar curricula escolares com conteúdos ligados ao oceano, zonas costeiras e águas interiores e à sua biodiversidade			MINEDH	MIMAIP, MTA		2023-2040
		Ensino profissional ligado aos assuntos marinhos, marítimos e aquáticos estendido a todo o território nacional		Aumentar o número de formações profissionais ligadas ao mar e águas interiores em todos os distritos costeiros e ribeirinhos			SEETP	MTC, MIMAIP, Academia		2023-2040