



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

UNIR CAMINHOS, CONECTAR **NEGÓCIOS** E PESSOAS, IMPULSIONAR O PROGRESSO DE MOÇAMBIQUE.

Trabalhamos para um sistema de transportes e logística eficiente, seguro e integrado, que conecta Moçambique ao mundo.



AERONAVES

conectar moçambique
ao mundo



NAVIOS

Impulsionar o Comércio
e a Economia Azul



COMBOIO

Transportar pessoas e
Mercadorias



AUTOCARROS

Mobilidade para todos,
em todo o País



CAMIÕES DE CARGA

Movimentar Bens,
Construir o Futuro

61ª edição |  **FACIM 2026**

1965 - 2026



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

Bem-vindo ao Pavilhão do Ministério dos Transportes e Logística!

O Ministério dos Transportes e Logística (MTL) dá as boas-vindas a todos os visitantes que participam na 61ª edição da Feira Internacional de Maputo (FACIM), que decorre de 31 de agosto a 6 de setembro de 2026, no Centro Internacional de Exposições de Ricatla.

No pavilhão do MTL, encontrarão uma mostra abrangente das principais iniciativas e projectos que estão a transformar o sector dos Transportes e Logística em Moçambique, principalmente por se tratar de uma área estruturante e crucial para o desenvolvimento nacional.

Este espaço reúne instituições tuteladas, empresas do sector e parceiros estratégicos, o que oferece uma visão integrada do papel que o sector desempenha no desenvolvimento económico e social do país.

Entre os destaques da exposição, os visitantes poderão conhecer com profundidade:

Projectos do sector Rodoviária, onde destacamos o Mais Estradas que vai culminar com a maior construção de estradas desde a Independência Nacional. Ao mesmo tempo, trazemos investimentos realizados para a modernização das linhas e na ligação regional, reforçando a integração económica, através da ferrovia.

Temos ainda, iniciativas que tornam os portos nacionais mais competitivos e conectados às cadeias globais de logística e na aviação civil mostramos os esforços do Governo com vista a melhorar a conectividade aérea e garantir padrões internacionais de segurança.

Por fim, contamos com a presença de parceiros privados, um exemplo de cooperação que fortalece o sector.

Ao visitar o pavilhão do MTL, cada participante poderá compreender de forma clara como o sector dos Transportes e Logística contribui para o crescimento económico, a integração regional e a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

Capítulo 1 **RODOVIÁRIO**

61ª edição |  **FACIM 2026**



RODOVIÁRIA Pg. 04 À 28

ANE Administração Nacional De Estradas, Ip

Mota Engil

Construções **JJR & Filhos** Moçambique, S.a

CHICO China Henan International Cooperation Group Co., Ltd. (Chico)

REVIMO Rede Viária De Moçambique S.a

TRAC (Trans African Concessions)

INATRO Instituto Nacional Dos Transportes Rodoviários

(**AMT**) Agência Metropolitana De Transportes De Maputo / **FTC** - Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicação

(**Citylink**) Transporte Ideal, Lda



FERRO PORTUÁRIA Pg. 30 À 59

CFM - Caminhos de Ferro de Moçambique

PORTO DE MAPUTO

CORNELDER de Moçambique S.a

NACALA LOGISTICS

CFM LOGISTIC

ITRANSMAR, IP - Instituto de Transporte Marítimo

EMODRAGA, E.P. Empresa Moçambicana de Dragagens

CIVITAS Partners Group

IFEPOM, I.P



LOGÍSTICA Pg. 61 À 77

CPMZ – Companhia do Pipeline Moçambique-Zimbabwe

GTSA - Gestão de Terminais, S.A

(**C-BRTA**) Cross-Border Road Transport

(**PCCAA/SATCP**) Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral



AÉREA Pg. 79 À 97

Air Mozambique

ACA - Academia Nacional de Ciências Aeronáuticas

(**IACM**) Autoridade Reguladora da Aviação Civil de Moçambique

ADM - AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P

FICHA TÉCNICA



TÍTULO

Unir Caminhos, Conectar Negócios E Pessoas, Impulsionar Progresso De Moçambique.



PROPRIEDADE

Ministério dos Transportes e Logística



COORDENAÇÃO

Ministério dos Transportes e Logística



COLABORAÇÃO

Instituições e Empresas do Sector dos Transportes e Logística



FOTOGRAFIA

Arquivos das Instituições e Banco de Imagens



DESIGN GRÁFICO E PAGINAÇÃO

Edição Criativa Lada



IMPRESSÃO

600 Exemplares



DATA DE PUBLICAÇÃO

Agosto de 2026



DIREITOS RESERVADOS

Ministério dos Transportes e Logística

BOAS-VINDAS

É com grande satisfação que lhe damos as boas-vindas à revista do Pavilhão do Ministério dos Transportes e Logística na FACIM 2026.

Convidamo-lo a conhecer as nossas iniciativas, projectos e soluções que contribuem para um sistema de transportes e logística mais moderno, integrado e eficiente.

Boa leitura e uma excelente FACIM 2026!





1. INTRODUÇÃO

A rede de estradas classificadas de Moçambique é de 30,616 quilómetros dos quais 8,590 são asfaltados e 22,026 são de terra ou terraplenados.

O principal desafio do Sector de Estradas é o de manter as já existentes, tornando-as permanentemente transitáveis, o que permite maior integração do território nacional, redução dos custos de operação de veículos e tempo de viagens entre os centros produtores e os mercados. Um dos principais impactos é o aumento de fluxo de transacções económicas e desenvolvimento sustentável.

A rede de estradas assegura a mobilidade de mais de 70% de pessoas e cargas do país, ficando os demais modos de transportes com a restante cota de 30%, o que eleva a importância da eficiência na gestão dos activos rodoviários.

No entanto, a qualidade de transitabilidade das vias de acesso continua um grande desafio, pois apenas 32% de estradas apresenta-se em condições boas e razoáveis. Vários são os factores que concorrem para tal, desde a vulnerabilidade do país aos eventos climáticos extremos e constrangimentos financeiros para a reposição e manutenção adequada da rede de estradas.

Para melhorar a transitabilidade da rede de estradas o Programa Quinquenal do Governo, 2025-2029, prevê asfaltar e reabilitar cerca de 3.000 km e construir cerca de 20 pontes.

1. PRINCIPAIS PROJECTOS

1.1 Projectos concluídos

Apresentamos abaixo os projectos recentemente concluídos e que já começaram a produzir impactos social e económico positivos na vida dos moçambicanos:

1. Reabilitação de 652 km de estradas rurais na província de Nampula;
2. Reabilitação de 658 km de estradas rurais na província da Zambézia;
3. Reabilitação de 70 km da estrada Quelimane - Nicoadala - Namacurra;
4. Reabilitação de 20km da estrada Pambarra - Vilankulos;
5. Asfaltagem de 12 km da estrada Maroeira -Estima;
6. Reabilitação de 24 km da estrada Maxixe - Homoíne;
7. Ponte sobre o rio Luazi com um comprimento de 168m; e
8. Construção da ponte de Lua - Lua com um comprimento de 183 m.

1.2 Projectos em curso

A seguir, apresentamos a lista dos projectos em curso a nível do país:

1. Asfaltagem de 100 km da estrada Mueda - Roma na Província de Cabo Delgado, cuja execução física actual é de 55%;
2. Asfaltagem de 35 km da estrada Malema - Cuamba, nas províncias de Nampula e Niassa, cuja execução física é de 48%;
3. Reabilitação de 49 km da estrada Milange - Majaua, cuja execução física é de 99%;
4. Reabilitação de 62,5 km da estrada Milange - Molumbo, cuja execução física é de 99%;
5. Asfaltagem de 40,2 km da estrada Lioma - Mutuali, cuja execução física é de 82%;
6. Asfaltagem de 5 km da estrada Milange - Aeródromo de Milange, cuja execução física é de 99%;
7. Asfaltagem de 12 km da estrada Milange - Coromane, cuja execução física é de 82%;
8. Asfaltagem de 98 km da estrada Nametil - Angoche, cuja execução física é de 82%;
9. Manutenção periódica de 50km da estrada Gurué- Nampevo, cuja execução física é de 87%.
10. Reabilitação de 117 km da estrada Matambo - Songo, cuja execução física é de 81%; e
11. Reabilitação de 66 km da estrada Maputo - Ressano Garcia, cuja execução física é de 70%.

2. EMERGÊNCIA GERADAS PELAS CHUVAS E CICLONES

Moçambique é recorrentemente afectado por cheias e outros eventos climáticos extremos, com impactos severos sobre a população, infraestruturas e serviços de subsistência.

Os eventos anualmente tem provocado impacto negativo na rede, criando a interrupção da transitabilidade das estradas.

Nesta última época chuvosa (2025/2026), a estrada N1 foi a das mais afectadas com múltiplos cortes profundos.

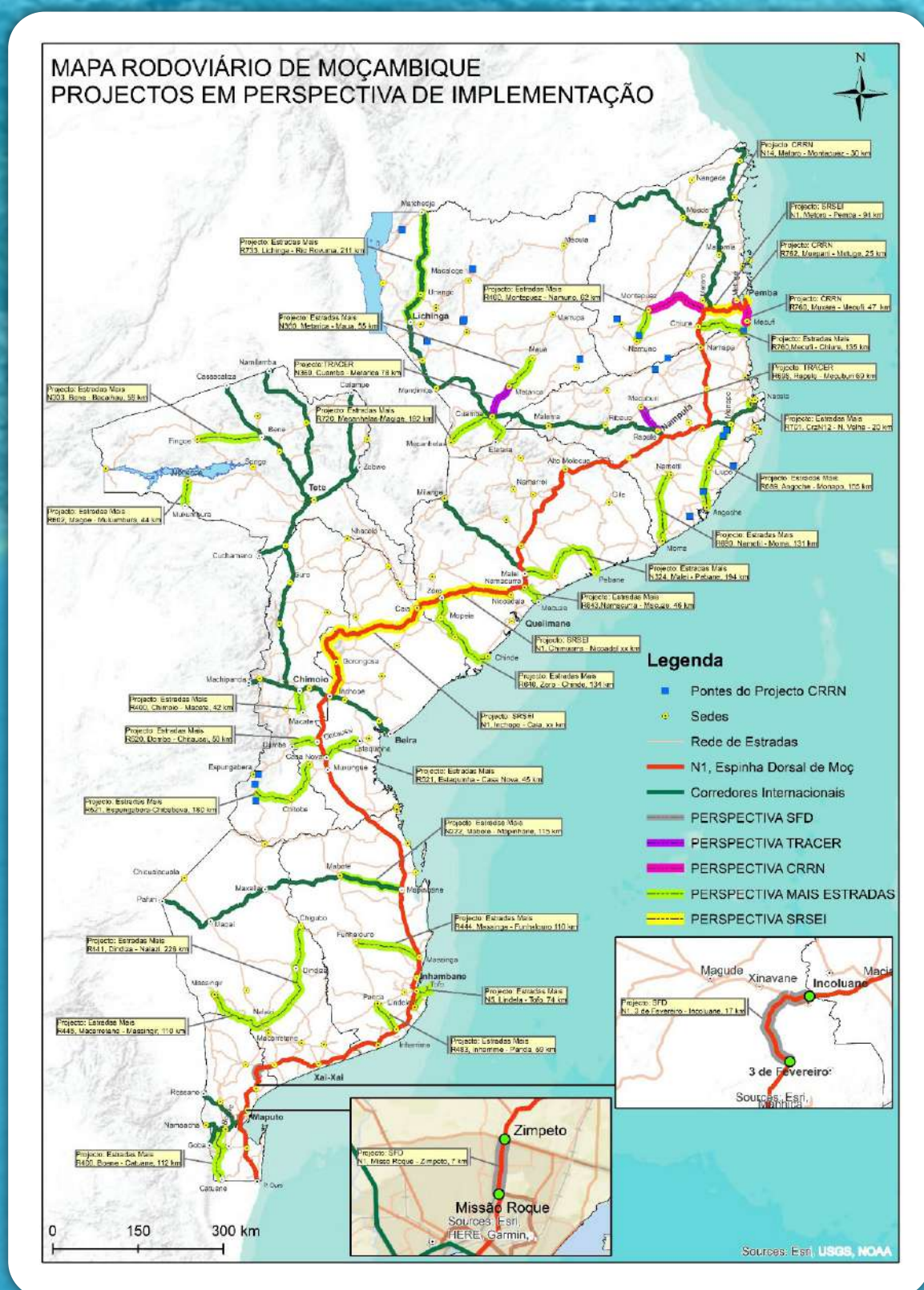
Para a reposição da transitabilidade rodoviária, foram realizados trabalhos de emergência de carácter provisório, estando-se neste momento na fase de elaboração de projectos e mobilização de fundos para trabalhos de reabilitação dos troços afectados nas províncias de Maputo, Gaza, Inhambane, Sofala, Zambézia e Nampula.





3. PROJECTOS EM PERSPECTIVA

Para a melhoria das condições de transitabilidade das estradas, a resiliência ao clima e segurança rodoviária estão em curso acções para a intervenção nas estradas e pontes identificadas e representadas no mapa rodoviário de estradas classificadas.





Construções JJR & Filhos Moçambique, S.A.

Há mais de 15 anos a construir Moçambique

A Construções JJR & Filhos Moçambique, S.A. atua no setor da construção civil e obras públicas, com uma presença consolidada e experiência de execução em todas as províncias do país.

Com cerca de 750 colaboradores, equipas especializadas, meios técnicos próprios e uma rede de 8 centros de produção, a JJR executa projetos de elevada exigência técnica, com particular expressão na construção, reabilitação e manutenção de estradas.

CONSTRUÍMOS O FUTURO DE MOÇAMBIQUE

Entre os projetos em curso de maior relevo, destaca-se a Reabilitação da N301, na província de Tete, que abrange 67 km no troço entre Marara e Maroeira e 12 km entre N/C Maroeira e Chitima, com financiamento da Hidroelétrica de Cahora Bassa (HCB).

A carteira atual da empresa inclui projetos adjudicados num valor superior a 12 mil milhões de meticais, expressão da confiança dos seus clientes e da capacidade técnica e operacional da JJR.

A empresa aposta na modernização dos equipamentos, na produção própria, no controlo de qualidade e na qualificação contínua dos seus quadros moçambicanos, pilares que sustentam a sua capacidade de resposta e os padrões de qualidade e segurança das obras executadas.





CHINA HENAN INTERNATIONAL COOPERATION GROUP CO., LTD. (CHICO)

Desde a sua entrada no mercado moçambicano de empreitadas de engenharia, em 2003, a CHICO tem seguido os princípios de «Honestidade e Fidelidade, Qualidade em Primeiro Lugar, Benefício Mútuo e Progresso Comum», sob os quais a CHICO tem cooperado estreitamente com empregadores locais, tais como a Administração Nacional de Estradas (ANE), Fundação de Abastecimento e Distribuição de Água (FIPAG) e Administração de Infraestruturas para Água e Saneamento (AIAS), e tem dedicado os seus serviços profissionais à engenharia e construção de mais de 20 grandes projetos de engenharia

nos setores de infraestruturas moçambicanos, tais como estradas e pontes, abastecimento de água, drenagem e esgotos e outros campos, abrangendo todas as províncias de Moçambique.

A CHICO obteve a certificação ISO 9001: 2000 do Sistema de Gestão da Qualidade, a certificação ISO 14001 e OHSAS 18001 em 2001. A CHICO tem sido classificada consecutivamente entre as «250 maiores empreiteiras internacionais» desde 2002 e avaliada e mantida com uma classificação financeira institucional acima do nível AA pelos seus parceiros financeiros.

Projetos concluídos pela CHICO em Moçambique

- Reabilitação da estrada EN1 entre Muxungue e Inchope (151 km) - 39 milhões de dólares americanos;
- Reabilitação da estrada R601 (ESTIMA-MÁGOE) na província de Tete (134 km) - 45 milhões de dólares americanos;
- Concepção, construção e entrada em funcionamento do sistema de abastecimento de água de Chimoio, Manica e Gondola - 47 milhões de dólares americanos;
- Reabilitação e modernização da estrada N1 entre Xai-Xai e Chissibuca nas províncias de Gaza e Inhambane (95 km) - 52 milhões de dólares;
- Projeto de abastecimento de água de Maputo - componente 2 - redução da água não faturada, reforço, reabilitação e extensão da rede - 19 milhões de dólares;
- Reabilitação da estrada R601 entre ESTIMA-MÁGOE na província de Tete Adenda - 14 milhões de dólares;
- Modernização da estrada N13 Nampula-Cuamba (Corredor de Nacala) Lote A Nampula – Ribaue (131 km) - 65 milhões de dólares;
- Reabilitação e reforço da rede de Machava e Matola - 12 milhões de dólares;
- Construção de um vertedouro auxiliar na barragem de Massingir - 30 milhões de dólares;

- Reabilitação e expansão do sistema de abastecimento de água da cidade de Cuamba - 22 milhões de dólares;
- Obras de reabilitação da drenagem do rio Chiveve na cidade da Beira - 15 milhões de dólares;
- Reabilitação do sistema de drenagem da cidade da Beira - 48 milhões de dólares;
- Contrato rodoviário simples baseado no desempenho e nos resultados (OPRC/DBT) para a conceção, reabilitação/melhoria e trabalhos de manutenção de rotina de Chibuto – Guijá – 38 milhões de dólares;
- Conclusão da reabilitação da estrada N14 entre Litunde e Lichinga e conclusão da construção de acessos e obras auxiliares a 5 pontes entre Litunde e Marrupa, na província de Niassa (66 km) - 18 milhões de dólares;
- Projeto de abastecimento de água da Grande Maputo - construção de estação de tratamento de água, estação de bombagem e obras de armazenamento de água - 40 milhões de dólares;
- Infraestrutura urbana verde na Beira, Moçambique – 25 milhões de dólares;
- Obras de reabilitação da estrada nacional N104 entre Nampula e Nametil, na província de Nampula (70 km) – 37 milhões .



CHICO

CHINA HENAN INTERNATIONAL COOPERATION GROUP CO., LTD.

Quem é a REVIMO?

- Empresa moçambicana de direito privado;
- Cotada na Bolsa de Valores de Moçambique;
- Actua na gestão de infra-estruturas rodoviárias, com base num modelo sustentado pela exploração de portagens



Contexto de criação da REVIMO

A REVIMO, SA surge como um mecanismo que visa permitir a mobilização de recursos, de forma mais expedita, para assegurar a manutenção destas infra-estruturas, com base no princípio utilizador-pagador.

INFRA-ESTRUTURA CONCESSIONADA

Integram o empreendimento concessionado:

- ✓ N6: Beira-Machipanda, 287 km;
- ✓ Circular de Maputo, incluindo Marracuene – Macaneta, 83.4 km; e
- ✓ Ponte Maputo-KaTembe e Estradas de Ligação, 187 km.

RESULTADOS IMEDIATOS, COM A CRIAÇÃO DA REVIMO,SA

Mobilização de cerca de **USD135 Milhões** para o financiamento dos investimentos complementares que permitiram, dentre outros:

Na Estrada N6: Beira-Machipanda

- a) Reparação de danos causados pelo **Ciclone IDAI**

Na Estrada N6: Beira-Machipanda

- a) Reparação de danos causados pelo **Ciclone IDAI** e **KENNEDY**

Na Estrada N6: Beira-Machipanda

- a) Reparação de danos causados pelos Ciclones **IDAI** e **KENNEDY**

Na Estrada N6: Beira-Machipanda

- b) Melhoria da segurança rodoviária

Na Estrada N6: Beira-Machipanda

- c) Resposta a problemas da degradação precoce da infra-estrutura

Antecipação da manutenção periódica e reabilitação da estrada, visando a melhoria da transitabilidade.

Na Estrada Circular de Maputo

- 1) Conclusão da construção do Nó de Tchumene, interligando a Circular e a N4

Na Estrada Circular de Maputo

- 2) Pavimentação da Estrada R804, Marracuene - Macaneta

Outros investimentos

- Execução de intervenções de protecção costeira, na Marginal de Maputo, em apoio às entidades competentes;
- Requalificação das rotundas, na Estrada Circular de Maputo;
- Colocação de iluminação pública nos troços outrora não iluminados;

- Reabilitação da Estrada N200, em Boane; e
- Reabilitação da Estrada N101: Macia – Chókwè e manutenção periódica da Estrada R453: Praia de Bilene – Macia.

REEQUILÍBRIO ECONÓMICO E FINANCEIRO

RESULTADO OPERACIONAL (EBITDA) vs INVESTIMENTO (CAPEX)

Durante os primeiros 6 anos, a REVIMO, SA, investiu um total de **8,8 mil milhões de meticais**, contra um total de **4,4 mil milhões de meticais** dos resultados operacionais obtidos (EBITDA), para o qual teve de recorrer aos empréstimos dos Accionistas e da banca comercial, cujo serviço da dívida continuará em curso pelos próximos anos.

OUTROS BENEFÍCIOS OU GANHOS PARA O ESTADO

No âmbito das obrigações do contrato de concessão e da legislação em vigor no país, a REVIMO, SA., tem estado a contribuir para erário público, conforme indicado a seguir.

OBRIGAÇÕES CONTRATUAIS E FISCAIS

491 615 178,59 – Taxa da concessão;

426 554 462,64 – IVA

249 098 088,93 – INSS e IRPS

Impacto social e geração de oportunidades

Empregos directos: 610

- Forte componente jovem (78%);
- Integração de comunidades locais; e
- 58% mulheres.



Empregos indirectos: 635

Ações de Responsabilidade Social: 295,6 milhões de Meticais

- Estradas Municipais;
- Educação
- Saude; e
- Desporto

LIÇÕES APRENDIDAS

1. O forte impacto social da actividade da REVIMO, SA, condiciona o equilíbrio entre sustentabilidade financeira e prestação de serviço público.
2. A ocorrência de eventos climáticos extremos exigiu a adopção de abordagens mais resilientes (ex. estrada Marracuene-Macaneta, nova ponte sobre o rio Metuchira, novos aquedutos na N6).
3. Como forma de assegurar uma gestão eficaz de expectativas, a empresa tem vindo a reforçar o engajamento com as comunidades, através de acções de responsabilidade social.



DESAFIOS E PERSPECTIVAS

DESAFIO

A - Comportamentos desviantes dos transportadores:

1. Excesso de carga, por vezes mal acondicionada;
2. Derrames de óleos e inertes;
3. Estacionamento de camiões (ex. Entrada do Porto de Maputo);
4. Terminais de transportes informais (ex. 1ª rotunda e Albasine na ECM);

SOLUÇÃO B:

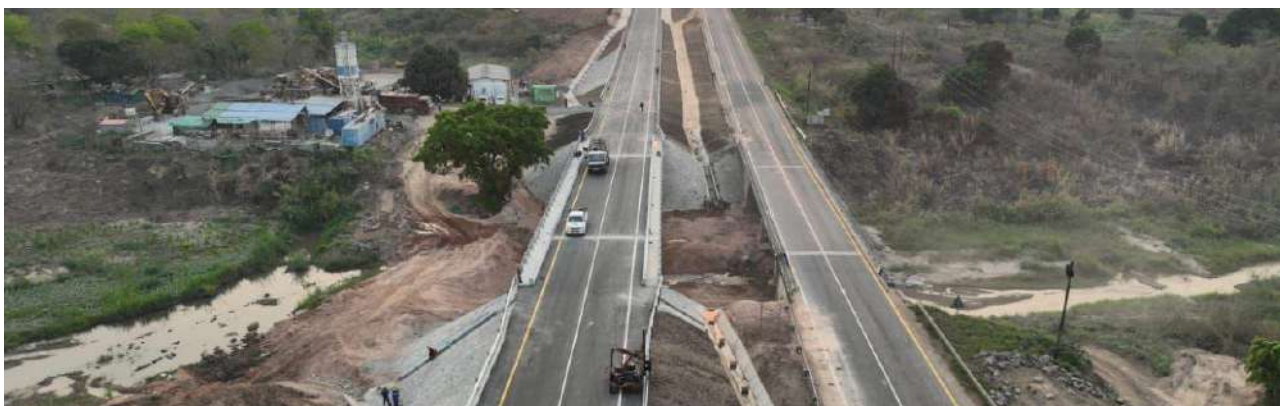
1. A - Instalação de mais básculas (MG) e aplicação de multas por excesso, mas os valores das multas são baixos e não desencorajam;

2, 3 e 4 - A REVIMO, SA, tem articulado com as autoridades competentes visando acções conjuntas de fiscalização e autuação.

DESAFIO

B - Ocupação ilegal das Zonas de Reserva da Estrada

1. Negócios (formais e informais), incluindo estabelecimentos comerciais e residências (mais grave na N204);
2. Habitações nas bacias naturais de retenção de águas pluviais.



SOLUÇÃO B:

1. - Fiscalização, sensibilização e submissão de processos aos tribunais, mas alguns Municípios atribuem DUATs com base nas posturas municipais, cujos raios são inferiores aos previstos na Lei de Terras;
2. Articulação com os Municípios pois, as construções erguidas nas bacias naturais de retenção de águas pluviais, impossibilitam adopção de medidas que permitam o escoamento das águas pluviais.

DESAFIO C:

C - Roubo de elementos infra-estruturais (cabos de energia, sinalização), o que periga a segurança rodoviária;

SOLUÇÃO C:

1. Aplicação de medidas que dificultam a vandalização e roubo;
2. Em estudo medidas não apetecíveis a roubo).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

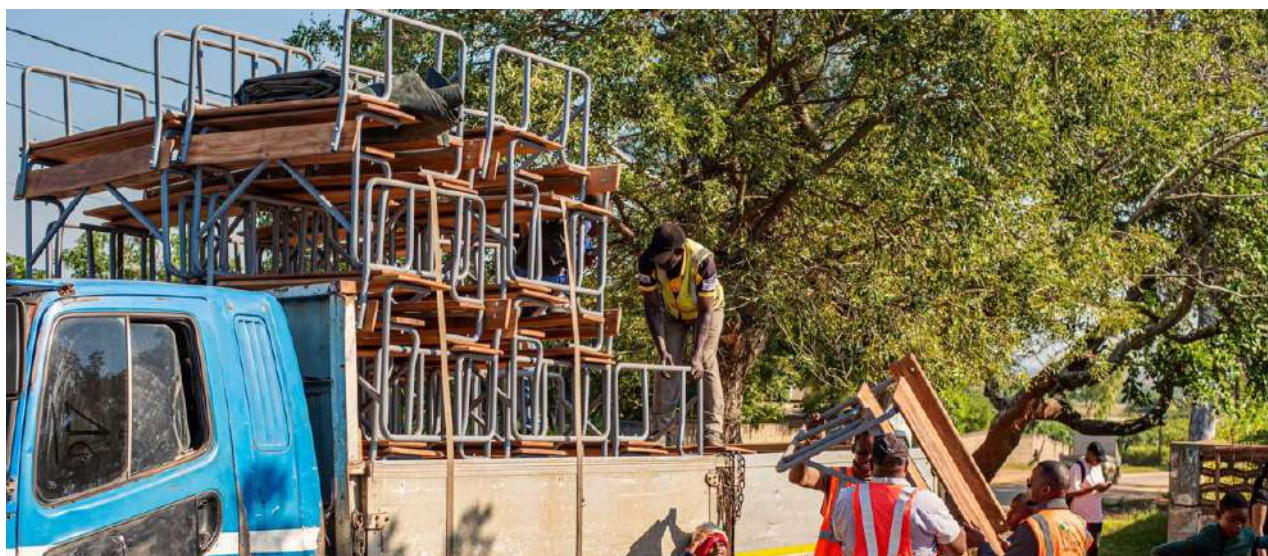
A concessão atribuída à REVIMO, SA permitiu a mobilização célere de recursos, assegurando a realização de investimentos complementares indispensáveis à funcionalidade e sustentabilidade das infra-estruturas.

Num contexto marcado pela crescente incidência de eventos climáticos extremos, a empresa tem vindo a adoptar soluções mais resilientes, orientadas para a durabilidade e robustez das infra-estruturas..

A REVIMO, SA reafirma o seu compromisso com a qualidade do serviço público prestado, mantendo-se aberta à expansão e diversificação da sua actuação no sector das infra-estruturas..

Meios disponibilizados:

- i. Viatura de patrulha
- ii. Viatura de combate a incêndio em Manica
- iii. Ambulâncias
- iv. Serviços de reboque





TRAC: Via do propósito

A TRAC (Trans African Concessions), é uma empresa que opera o Caminho Amarelo, N4 entre Maputo, Moçambique, e Tshwane, na África do Sul, numa rota de 600 km de estrada, com foco em segurança, inovação e sustentabilidade, ligando pessoas, economias e oportunidades de forma ágil, segura e próxima.

A sua principal atenção incide essencialmente na construção rodoviária, gestão e manutenção da via, engajamento comunitário e investimento social corporativo.

Com uma concessão de 30 anos e que termina no ano de 2028, a TRAC está a realizar neste momento obras de grande vulto centradas na reabilitação e alargamento localizado na Secção 16, entre a fronteira de Ressano Garcia e o No da Moamba.

Estão também em curso intervenções de alargamento, ou seja, acréscimo de faixas de ultrapassagem numa extensão de 16 Km, e reabilitação da Secção 17 entre o No da Moamba e de Tchumene, perfazendo uma distancia total em reabilitação de 66km a um custo de 6.5 mil Milhões de Meticaís Para garantir uma maior segurança dos utentes e do público, a concessionária está neste momento a edificar duas pontes pedonais, sendo uma em Tchumene e outra em Malhampwsene.

ASSISTÊNCIA MAHALA

A TRAC tem no topo das suas principais prioridades a assistência personalizada a todos os seus utentes.

Com efeito, tem disponível 24 horas por dia e todos os dias a linha de assistência ao Utente, a TRAC ASSIST.

Em caso de emergência, avaria, ou outro imprevisto ao longo da rota da N4, o usuário da estrada pode ligar e recebe apoio gratuito através do número **8009022 (rede da Vodacom e TMcel)**, em Moçambique, e, na África Sul, pelo contacto **08000872264**. É tudo **Mahala**. Só tens de ligar.

Outrossim, a TRAC também oferece um serviço gratuito de ambulância para socorro de vítimas em caso de acidentes de viação ao longo da via, com uma assistência personalizada por parte de pessoal paramédico qualificado.

A Ambulância é também contactável através do numero de emergência.



FACILITANDO A VIDA DO UTENTE

Sempre atento e preocupado em servir cada vez melhor os utentes da N4, a TRAC continua a apostar num atendimento de excelência aos usuários das Portagens de Maputo e da Moamba, através de um rápido atendimento nas suas cabines de cobrança, bem como nas das pistas expresso.

Para facilitar ainda mais a vida dos usuários da estrada, a concessionária continua a disponibilizar o método alternativo de pagamento da portagem, com recurso ao dispositivo *Etag*.

Por outro lado, para garantir a contínua qualidade da estrada, a TRAC opera as básculas de Pessene, Matola e de Boane, que oferece um serviço de fiscalização de carga de modo a conferir um vida útil mais longa não só a N4 mas toda a rede viária adjacente, protegendo os investimentos públicos nas estradas e nas viaturas, promovendo condução segura e segurança rodoviária de qualidade para todos



MOVENDO MILHARES DE HISTÓRIAS DIARIAMENTE

A responsabilidade social sempre esteve no topo das atenções da empresa, através de apoio a programas de construção, reabilitação e apoio a estabelecimentos escolares no distrito da Moamba, e na cidade da Matola.

Igualmente, a concessionária tem um forte envolvimento em programas de prevenção e combate ao HIV SIDA, saúde e bem-estar dos seus colaboradores, participando ainda em campanhas de doação de sangue.





Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários (INATRO)

O Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários (INATRO, IP.) foi criado através do Decreto nº 47/2021, de 05 de Julho, com o objectivo de regular, fiscalizar e supervisionar as actividades do setor rodoviário em todo o território nacional. A sua missão inclui ainda assegurar que a mobilidade de pessoas e bens decorra com qualidade, segurança e respeito pelos direitos dos cidadãos.

O INATRO participa regularmente na Feira Internacional de Moçambique (FACIM), com o objectivo de melhorar a sua interação com o público, desenvolvendo diversas actividades, com especial enfoque para as componentes de prestação de serviços, promoção da Segurança Rodoviária, bem como a exposição de actividades e projectos estratégicos do Sector.



Para esta edição, O INATRO leva à FACIM serviços mais procurados pelo público utente, acções de promoção da Segurança Rodoviária, bem como eventos de divulgação de projectos estratégicos em implementação na instituição, no quadro da reestruturação em curso, para dotar o INATRO de melhor capacidade técnico-operativa para cumprir plenamente o seu papel de Regulação do Transporte Rodoviário.

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Tendo em conta o contexto que a instituição atravessa, caracterizado por elevada demanda dos serviços prestados ao público, como certificação de condutores, emissão de cartas de condução, registo e inspecção de viaturas, licenciamento de escolas de condução, entre outros o **INATRO** vai instalar uma capacidade para disponibilizar informação e prestação efectiva dos seguintes serviços:

Só no primeiro semestre de 2026 foram registados 48 acidentes de tipo atropelamento que resultaram em 51 mortes, 01 ferido grave e 8 feridos ligeiros, agregando um total de 60 vítimas em apenas 48 acidentes de tipo atropelamento. As actividades de promoção de segurança rodoviária na FACIM vão consistir na exposição de equipamento de fiscalização, bem como sessões interativas com os visitantes, incluindo concursos sobre vários temas de segurança rodoviária entre outras iniciativas.

EVENTOS E PROJECTOS ESTRUTURANTES

A FACIM é igualmente uma oportunidade para a divulgação massiva de projectos estruturantes, lançamento de novos produtos entre outros eventos, tendo em conta a visibilidade e exposição mediática que o movimento da feira proporciona aos expositores.



Neste contexto, no salão de eventos do Pavilhão MTL, onde o INATRO estará alojado, vai decorrer o lançamento do Sistema Integrado de Cartas e Automóveis (SICA) – Módulo Licenças Especiais.

Este evento vai decorrer seguindo um programa detalhado que deverá incluir uma apresentação que destaca as funcionalidades do Sistema, as vantagens do respectivo uso, bem como as perspectivas do processo de digitalização dos serviços prestados pelo INATRO.

MÓDULO DE LICENÇAS ESPECIAIS

O Sistema Integrado de Cartas e Automóveis (SICA) – Módulo de Licenças é uma plataforma digital destinada à submissão, tramitação, análise, pagamento, aprovação e emissão de licenças e autorizações



concedidas pelo INATRO, IP.

Numa primeira fase, o módulo permitirá a tramitação de Licenças Especiais de Transito que compreendem licenças de transportadores de cargas pesadas ou de grandes dimensões; licenciamento de veículos especiais usados nas empresas de construção, mineração, indústria e logística; operadores de máquinas e equipamentos especiais; e proprietários de veículos que necessitem de autorização excepcional para circular. O módulo permite ainda a tramitação de Licenças para o uso de avisadores luminosos e sinais sonoros especiais.

A digitalização destes serviços permitirá que os requerentes submetam os seus pedidos e acompanhem o respectivo estágio de tramitação através da plataforma, reduzindo deslocações, tempo de espera e circulação de processos físicos. A implementação do módulo contribuirá igualmente para a redução da intervenção humana, simplificação dos procedimentos administrativos, maior controlo dos prazos, reforço da rastreabilidade dos processos e diminuição dos riscos de perda de receitas do Estado, promovendo maior eficiência, transparência e qualidade na prestação dos serviços pelo INATRO, IP.

CENTRO INTELIGENTE DE EXAMES DE CONDUÇÃO

Os centros inteligentes de exames de condução são complexos físicos com todas as condições da via pública, um ambiente rodoviário devidamente sinalizado e equipado, onde decorre a certificação das habilidades dos candidatos a condutores, com recurso a Tecnologias de Informação e Comunicação, conferindo maior transparência e integridade no processo de avaliação.

Com a construção e operacionalização de centros inteligentes de exames de condução ficarão criadas as condições para avaliação mais objectiva, reduzindo a intervenção humana que caracteriza o actual processo de exame prático dos candidatos a condutores, propiciando práticas pouco transparentes, por parte de alguns examinadores e instrutores de condução.

O Primeiro centro inteligente dos exames de condução encontra-se em construção, no bairro Manga Mungassa, na Cidade da Beira. A primeira pedra para a construção deste centro foi lançada por Sua Excelência Lourenço Ferreira Bulha, Governador de Sofala, no dia 02 de Julho de 2026.



- ✓ Atendimento ao balcão (informação diversa);
- ✓ Marcação e renovação de cartas de condução;
- ✓ Entrega especial de todas cartas de condução emitidas na FACIM -2026;
- ✓ Consulta, pagamento e levantamento de multas; e
- ✓ Apoio no uso das plataformas digitais (Portal e Carta Pronta).

Considerando a maior pressão no processo de produção e entrega da carta de condução definitiva, nesta edição da FACIM, o INATRO assume o desafio de efectuar a entrega de todas as cartas de condução a serem renovadas na FACIM – 2026, durante o decurso do evento.

Este desafio sinaliza a nova abordagem institucional de aproximação dos serviços prestados aos cidadãos, que tem estado a ganhar corpo, através da abertura de novas unidades de atendimento público, como por exemplo, os novos postos fixos de atendimento de Vilankulo e Nacala Porto, brigadas móveis que levam os serviços prestados pelo INATRO aos distritos do País e para a diáspora, entre outras iniciativas.

Ainda nesta componente da produção e entrega da carta de condução biométrica, o INATRO vai destacar a divulgação do aplicativo “Carta Pronta” (Link: cartapronta.host-mz.com), uma plataforma digital que permite os condutores, que solicitaram a emissão de carta de condução, consultar a disponibilidade da carta, através do telemóvel ou computador, deslocando-se à delegação apenas para o respectivo levantamento.

PROMOÇÃO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

Na componente da promoção da Segurança Rodoviária, estão previstas actividades de educação rodoviária, priorizando as camadas de maior risco como crianças, idosos e pessoas com deficiência.

Devido ao elevado número de mortes causadas por atropelamentos, o enfoque das actividades a serem desenvolvidas no âmbito da promoção da segurança rodoviária na FACIM será dado à segurança de peões, particularmente sobre como evitar atropelamentos, tanto para o peão como para os condutores.





UM LEGADO DE INSPIRAÇÃO



ANOS
MOTAENGIL

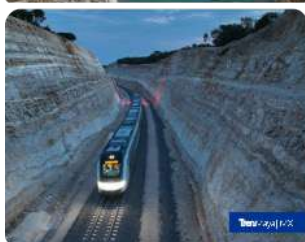
Mota-Engil

- Fundada em 1946 por Manuel António da Mota, a empresa iniciou a sua atividade em Angola, mais tarde com expansão pelo continente africano, tendo a sua primeira internacionalização surgido em 1975 para Portugal;
- Entre 1977 e 1983 a Mota & Companhia executou uma das maiores obras do século XX em Portugal, a Regularização do Leito do Rio Mondego, que a elevou para uma das principais empresas portuguesas no setor das infraestruturas; Em 1987, a Mota & Cia passou a ser cotada na bolsa portuguesa;
- Em 1994, a empresa participou no primeiro projecto de PPP em Portugal, construindo, à data, a maior ponte da Europa. Actualmente, conta com um vasto track-record concessões de infraestruturas entre a Europa, África e América Latina;
- Em 2000, a família Mota adquiriu a Engil, constituindo assim a Mota-Engil, num exemplo bem-sucedido de complementaridade técnica e integração, tornando-se desde então líder em Portugal nos sectores da construção e gestão de resíduos;
- Em 2009, foi criada a Fundação Manuel António da Mota, aprofundando a estratégia de responsabilidade social corporativa desenvolvida desde a fundação do Grupo, junto das comunidades em que marca presença;
- Nos últimos 15 anos a Mota-Engil definiu África e a América Latina como os focos principais da sua estratégia de internacionalização, tendo hoje mais de 80% de faturação (> 85% do EBITDA) fora de Portugal;

Em 2024 e 2025, o Grupo alcançou níveis recorde de Carteira de Encomendas (16 mil milhões de euros) e de actividade, o que permitiu elevar a sua posição no mercado internacional, alcançando um lugar entre as 10 maiores construtoras na América Latina (#2) e África (#6 -1.ª não chinesa), ficando no Top 15 Europeu (#14), sendo a 52.ª construtora a nível Global segundo o Global Power of Construction da Deloitte.

Portefólio de Engenharia

Os nossos Projetos



Em 2026, o Grupo apresentou o seu Plano Estratégico “Focus2030” com objectivos ambiciosos para os próximos 5 anos. Actualmente, o Grupo conta com 51.000 colaboradores presentes em 23 países.

MOTA-ENGIL SGPS: MERCADO DE CAPITAIS E ACCIONISTAS

Presença na Bolsa

A Mota-Engil SGPS é uma sociedade cotada na Euronext Lisbon, fazendo parte do principal índice da bolsa portuguesa (PSI 20) com um capital social de 306.775.950 Euros.

Com uma longa tradição de presença nos mercados de capitais, a Mota-Engil detém a sua própria história de constituição associada a operações de bolsa que resultaram num processo de fusão entre a Mota & Companhia e a Engil, que originou a Mota-Engil, líder do setor em Portugal e uma referência a nível europeu.

Accionistas

O Grupo Mota-Engil foi constituído pela família Mota em 1946, sendo ainda hoje o seu maior acionista através da FM-Sociedade de Controlo e com um compromisso de longo prazo com a empresa.

Em 2021, a CCCC, grupo de origem chinês e uma das maiores construtoras mundiais, integrou a estrutura accionista com uma posição de 32,4%, contribuindo para o reforço de capacidade do Grupo para actuar à escala global.

Portefólio de Engenharia

Os nossos Projetos



www.mota-engil.com



AMT e Projecto MOVE: Mobilidade Metropolitana Mais Integrada e Inteligente

A mobilidade urbana está a entrar numa nova era na Área Metropolitana de Maputo. Neste processo, a Agência Metropolitana de Transportes de Maputo (AMT) assume um papel estratégico na construção de um sistema de transporte público mais integrado, seguro, acessível, eficiente e sustentável.

Criada pelo Decreto n.º 85/2017, de 29 de Dezembro, a AMT actua nos cinco municípios e quatro distritos que integram a Área Metropolitana de Maputo, com a missão de planear, coordenar, regular e promover o transporte urbano de passageiros, colocando o utente no centro das decisões.

Mais do que gerir autocarros, a Agência está a consolidar uma verdadeira plataforma metropolitana de operação e inteligência de transportes. Através de uma sala de controlo que reúne informação de diferentes sistemas, a AMT acompanha, em tempo real, aspectos como procura, frequência das viagens, utilização da frota, ocorrências operacionais, consumo energético e desempenho dos serviços.

Esta aposta na tecnologia e no uso de dados permite transformar informação em decisões concretas: ajustar rotas e frequências, otimizar a utilização da frota, antecipar riscos e responder de forma mais rápida às necessidades dos passageiros.

Tecnologia ao serviço do passageiro

Entre as iniciativas em desenvolvimento destacam-se a bilhética electrónica, as plataformas BMM/BAZA, a telemática embarcada e os sistemas de monitoria e controlo de desempenho. Estas ferramentas contribuem para uma gestão mais transparente e eficiente e permitem acompanhar a evolução do transporte público de forma integrada.

A componente de transporte escolar é também uma das áreas de intervenção, com acompanhamento da procura, utilização do cartão estudantil e desempenho das diferentes rotas. Ao mesmo tempo, a promoção da intermodalidade procura aproximar diferentes meios de transporte, facilitando as ligações entre autocarros, comboios, estações, periferias e principais centralidades urbanas.

Outro eixo importante é a monitorização da frota, através de GPS e sistemas de telemática, permitindo acompanhar a actividade dos autocarros, horas de motor, dias de operação e alertas relacionados com a condução. Paralelamente, a gestão dos abastecimentos contribui para um melhor controlo do consumo e para a avaliação de soluções energéticas mais sustentáveis, incluindo o gás natural.

Um novo modelo de mobilidade

No âmbito do Projecto MOVE e do sistema BRT (Bus Rapid Transit), a transformação da mobilidade metropolitana ganha uma nova dimensão. O objectivo é avançar para um sistema mais organizado, previsível e integrado, capaz de responder ao crescimento urbano e às necessidades de deslocação de uma população cada vez mais dependente de transportes públicos eficientes.

A participação da AMT na FACIM representa uma oportunidade para apresentar esta visão e aproximar diferentes actores do processo de transformação da mobilidade: instituições públicas, empresas, operadores, parceiros tecnológicos, investidores e sociedade.

Na FACIM, a AMT apresenta-se como um dos actores-chave da mobilidade do futuro em Maputo: uma mobilidade orientada por dados, tecnologia, integração e, sobretudo, pelas necessidades dos passageiros.

2. EVIDÊNCIAS DE OPERAÇÃO DOS PRINCIPAIS SUBPROJECTOS

Subprojecto	Principais evidências operacionais
Transporte escolar	O sistema registou até ao momento cerca de 50.000 viagens concluídas e uma receita directa de cerca de 500mil Mt. A procura cresceu de 136 para 1.699 embarques/dia, com uma média de 28 viaturas activas por dia e pico de 36. O serviço já opera em 13 rotas e confirma forte relevância social, reduzindo o custo de mobilidade estudantil e exigindo gestão diária da oferta, da pontualidade e da reserva técnica.
Integração modal / Intermodal	O piloto Matola Gare–Maputo comprovou a viabilidade do modelo rodoferroviário com mais de 85.000 passageiros transportados e média actual próxima de 1.000 utentes por dia. A operação passou por revisão de rotas para responder à procura real, enquanto a nova fase para Goba e Limpopo amplia cobertura e eficiência. A sala de controlo acompanha validações, procura, capacidade e constrangimentos de bilhética e fiscalização.
Monitorização de 100 autocarros	Até ao fim do primeiro semestre de 2026, foram consolidadas 18.881 horas de motor e cerca de 95.000 alertas emitidos em 100 veículos monitorizados. Os dados mostram 15% da frota sem actividade no período, concentração de incidentes em províncias prioritárias e predominância de alertas ligados a descanso insuficiente e excesso de velocidade. Isto reforça o papel da AMT na gestão de risco, segurança e optimização do uso da frota.
Abastecimento da frota a gás	No bimestre Junho–Julho de 2026 foram auditadas 4.039 transacções de abastecimento, cobrindo 185 autocarros, 10 operadores e 11 estações activas. O sistema movimentou 335.190,35 kg de GNC e MT 25.175.624,31 em valor facturado. A análise evidenciou crescimento da actividade, forte concentração em poucos operadores e estações, e a necessidade de contingência logística, controlo de anomalias e medição de eficiência energética por quilómetro.



A situação actual

A Área Metropolitana de Maputo alberga cerca de 3 milhões de habitantes e é o maior ponto em que fluem iniciativas de desenvolvimento económico e social no país.

Com um rápido crescimento populacional, advêm constantes desafios, entre os quais o transporte urbano de passageiros.

Para mitigarmos esta situação, desenvolvemos alternativas que sejam eficientes e adaptadas à realidade.

Neste sentido, o Ministério dos Transportes e Logística apresenta o projecto MOVE Maputo que vem para responder às necessidades actuais de transporte na área urbana.

Queremos contribuir na solução do problema da insuficiência de transporte, de mobilidade e acessibilidade limitadas, através da melhoria da eficiência na infra-estrutura e serviços de transportes, profissionalizar o sector e interligando melhor a área metropolitana, devolvendo assim a dignidade e segurança das populações.

Uma ideia simples com benefícios e melhorias monumentais!

Com o Projecto, a Área Metropolitana de Maputo irá beneficiar-se de melhorias para alcançar padrões internacionais de mobilidade urbana:

- ✓ Reduzir o tempo de viagem e permitir maior frequência de viagens;
- ✓ Redução dos níveis de poluição ambiental para a metade (CO₂ de 481kT para 236kT)
- ✓ Estradas mais adaptadas às mudanças climáticas.

Queremos levar-lhe para o próximo nível de transporte em massa.

Mova-se connosco!

Beneficiários

- O número estimado de beneficiários directos é de 400 mil passageiros por dia do BRT e 950 mil cidadãos residentes nas áreas abrangidas pelas melhorias de estradas integradas nos bairros;
- Mulheres e pessoas em situação de vulnerabilidade, incluindo pessoas com deficiência e estudantes;



- Sector privado por via das melhorias no acesso aos actuais centros de negócios e empreendimentos;
- As cooperativas e os operadores de transportes beneficiarão de melhor regulamentação e treinamento, com contratos fortalecidos e a formalização do serviço de chapas;

O que é o MOVE Maputo?

Um sistema eficiente de transporte de massa

MOVE Maputo é um Projecto de mobilidade implementado pela Agência Metropolitana de Transportes com o objectivo de melhorar a acessibilidade e mobilidade entre os Municípios de Maputo, Matola, Matola-Rio, Boane e Marracuene.

O projecto **MOVE Maputo** visa implementar o primeiro sistema de Trânsito Rápido por Autocarros (BRT), prevendo faixas exclusivas para autocarros de transporte público. Esta é uma alternativa sustentável, moderna e eficiente para resolver o problema de congestionamento, usada em mais de 300 das maiores cidades do mundo.

O MOVE Maputo, através do BRT, vai melhorar a vida da população proporcionando viagens de autocarro mais rápidas, mais confortáveis, mais previsíveis, inclusivas, seguras e a preços acessíveis.





FTC: Investir nos Transportes para Impulsar a Mobilidade e o Desenvolvimento de Moçambique



O Fundo de Desenvolvimento dos Transportes e Comunicações (FTC) é uma Instituição Pública, tutelada pelo Ministério dos Transportes e Logística, com o mandato de financiar projectos estratégicos destinados a dinamizar o desenvolvimento integrado dos sectores dos transportes e da logística em Moçambique.

No âmbito da sua missão, o FTC promove o investimento público e as parcerias público-privadas (PPP) para a expansão e modernização das infra-estruturas de transporte e logística, contribuindo para o reforço da segurança, da mobilidade e da conectividade em todo o território nacional.

Ao longo dos últimos dois quinquénios, o FTC tem financiado diversos projectos de elevado impacto socioeconómico, com destaque para a aquisição de meios circulantes para o transporte público rodoviário e marítimo de passageiros. Neste domínio, foram já disponibilizados cerca de 800 meios circulantes, entre autocarros e veículos adaptados para zonas de difícil acesso, beneficiando operadores dos sectores público e privado, num investimento estimado em 4,9 mil milhões de meticais.

Para o quinquénio 2025–2029, está previsto um investimento superior a 2 mil milhões de meticais, destinado à aquisição de novos meios circulantes e à renovação da frota nacional. O investimento abrangerá todo o território nacional, incluindo as zonas rurais, reforçando a mobilidade como factor essencial de inclusão social, desenvolvimento económico e melhoria da qualidade de vida das populações.

Outra importante área de intervenção do FTC é o subsídio à operação para a estabilização das tarifas de transporte nos principais centros urbanos. Entre as iniciativas apoiadas destacam-se o transporte intermodal, o transporte escolar, o projecto BMMM e os operadores do sector privado. Desde 2023, o FTC já investiu cerca de um mil milhão de meticais em subsídios destinados à estabilização das tarifas de transporte.

Com vista a assegurar a longevidade e a disponibilidade da frota, o FTC apoia igualmente despesas relacionadas com a manutenção dos autocarros e a contratação de seguros contra todos os riscos. Para estas componentes, já foram investidos mais de 500 milhões de meticais.

O desenvolvimento das infra-estruturas de transporte constitui também uma prioridade estratégica. Neste âmbito, o FTC tem financiado a construção e reabilitação de aeródromos, terminais rodoviários, estações meteorológicas e infra-estruturas de acostagem, bem como iniciativas de fortalecimento e reestruturação de empresas e instituições do sector.

Nos últimos dois quinquénios, foram investidos cerca de 700 milhões de meticais nestas áreas, contribuindo para a construção de um sistema de transportes mais eficiente, seguro, integrado e sustentável.

FTC: Investir na mobilidade, conectar Moçambique, impulsionar o desenvolvimento.

Na FACIM, o FTC reafirma o seu compromisso com o investimento estratégico, a inovação, as parcerias e o desenvolvimento de um sistema de transportes capaz de responder às necessidades presentes e futuras de Moçambique.



FTC: Investir nos Transportes para Impulsionar a Mobilidade e o Desenvolvimento de Moçambique





CITYLINK

Mobilidade que conecta pessoas, negócios e territórios

Mais de 52 anos de experiência ao serviço da mobilidade em Moçambique

A **TRANSPORTE IDEAL, LDA**, entidade legal e operacional responsável pela marca **CITYLINK** em Moçambique, apresenta na FACIM 2026 uma nova geração de soluções de mobilidade e transporte, apoiada em mais de 52 anos de experiência acumulada no sector de transporte rodoviário de passageiros e mobilidade operacional em Moçambique.

A **CITYLINK** actua no transporte interprovincial de passageiros, corredores internacionais entre Moçambique e África do Sul, transporte de trabalhadores, serviços de carga e encomendas, transporte corporativo e gestão operacional de frotas, com capacidade para operações contínuas 24/7.

Experiência que gera confiança

As origens da actividade remontam a **1973**, em Lourenço Marques, actual cidade de Maputo. Ao longo de mais de cinco décadas, a experiência dos seus sócios e equipa de gestão permitiu desenvolver um profundo conhecimento dos corredores de transporte, das necessidades dos passageiros e dos desafios associados às operações de longa distância e mobilidade empresarial.

Actualmente, a **CITYLINK** possui presença operacional em Maputo, Beira, Chimoio, Quelimane, Tete, Nampula e Johannesburg, incluindo estruturas, oficinas e/ou terminais, reforçando a sua capacidade de servir diferentes regiões de Moçambique e a ligação com a África do Sul.

Como parte da sua estratégia de expansão, a empresa prevê igualmente o desenvolvimento de novas rotas para Inhambane, Maxixe, Vilanculos, Pemba e Lichinga, ampliando progressivamente a sua rede de mobilidade.

Soluções para empresas e operações industriais

A **CITYLINK** está preparada para responder às necessidades dos sectores industrial, energético e corporativo, disponibilizando soluções de transporte de trabalhadores e mobilidade operacional concebidas para ambientes que exigem elevados níveis de segurança, disponibilidade e disciplina operacional.

Entre as principais soluções destacam-se:

- Transporte diário de trabalhadores;
- Mobilização e desmobilização de equipas;
- Rotas dedicadas e transporte corporativo;
- Gestão operacional de frotas;
- Coordenação e supervisão operacional;
- Operações contínuas 24/7;
- Manutenção e suporte operacional.



A empresa reconhece que operações industriais exigem segurança, continuidade, disponibilidade da frota, motoristas qualificados, gestão de risco e cumprimento rigoroso de procedimentos.

Segurança e tecnologia

A segurança é uma prioridade estratégica da **CITYLINK**. Neste âmbito, a empresa está a reforçar os seus sistemas de monitorização e gestão operacional através da implementação de tecnologias destinadas a aumentar o controlo e a prevenção de riscos.

A solução contempla monitorização remota em tempo real, gestão de fadiga, detecção de distração, câmaras internas e externas, alertas preventivos, acompanhamento do comportamento dos motoristas, relatórios operacionais e gestão de incidentes.

Este investimento em tecnologia é acompanhado pelo reforço das equipas de supervisão, manutenção preventiva, segurança e qualidade, criando uma estrutura operacional cada vez mais preparada para responder aos padrões exigidos por clientes corporativos e industriais.

Compromisso com a excelência

A **CITYLINK** encontra-se igualmente em processo de implementação de sistemas de gestão alinhados com normas internacionais:

- **ISO 45001** — Segurança e Saúde no Trabalho;
- **ISO 39001** — Segurança Rodoviária;
- **ISO 9001** — Gestão da Qualidade.

A conclusão do processo de implementação e certificação está prevista para Abril de 2027, reforçando o compromisso da empresa com a segurança, qualidade, conformidade e melhoria contínua.



Uma visão para o futuro

A missão da CITYLINK é conectar pessoas, trabalhadores, bens e territórios com segurança, eficiência e excelência de serviço, criando valor para clientes, parceiros e comunidades.

Com uma combinação de experiência, conhecimento do mercado moçambicano, capacidade operacional 24/7, tecnologia, segurança e flexibilidade, a CITYLINK pretende afirmar-se como uma referência em mobilidade e logística rodoviária em Moçambique, com crescente presença na África Austral.

CITYLINK NA FACIM 2026

Conectamos pessoas. Movemos negócios. Aproximamos territórios.

A CITYLINK convida empresas, investidores, parceiros e instituições a conhecer as suas soluções de mobilidade e a explorar novas oportunidades de colaboração.



CITYLINK
CONNECTING AFRICA

TRANSPORTE IDEAL, LDA | CITYLINK

Mobilidade com experiência. Segurança com propósito. Serviço preparado para o futuro.



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

Capítulo 4 **FERRO PORTUÁRIA**

61ª edição |  **FACIM 2026**

BLUE REEF

20

10

BLUE REEF

NO-MB/002/2025



Modernização da Regulação Ferro-Portuária: Um Novo Ciclo para o Desenvolvimento Logístico de Moçambique

Em Moçambique, a área ferro-portuária, vinha sendo desenvolvida e auto-regulada pelo Estado, através do CFM, EP. A partir de 1998, o País regista a entrada do sector privado com as primeiras concessões portuárias e ferroviárias, bem como a materialização de acesso universal a linha-férrea.

Decorrente da necessidade de estabelecer a figura de Regulador, contrariamente a figura de Estado Regulador/Provedor, foi pelo Decreto n.º 84/2021, de 18 de Outubro, criado o Instituto Ferro-Portuário de Moçambique, Instituto Público, abreviadamente designado por IFEPOM, I.P

O IFEPOM, I.P afirma-se como a autoridade reguladora técnica e económica responsável pela supervisão, regulamentação, fiscalização e inspecção das actividades ferroviárias e portuárias. Este Instituto desempenha um papel estratégico na implementação das políticas públicas que impulsionam o crescimento económico e fortalecem a integração regional.

No contexto da Agenda Nacional de Desenvolvimento e do Programa Quinquenal do Governo 2025–2029, o IFEPOM, I.P tem vindo a consolidar um ambiente regulatório que promove investimentos, incentiva a concorrência saudável e assegura elevados padrões técnicos e de segurança nos sistemas ferroviário e portuário. As suas atribuições abrangem, entre outras, a regulação da actividade ferro-portuária, do acesso às infra-estruturas, a fiscalização das operações, a definição de normas técnicas, a promoção da eficiência operacional e a representação do país junto de organismos internacionais especializados.

Em particular o Programa Quinquenal do Governo 2025 – 2029, na sua componente de Transportes Integrados e Logística, prevê a Expansão, Reabilitação, Requalificação, Modernização e Manutenção das Infraestruturas, Rodoviárias, **Ferrovárias**, Aéreas, **Marítimas**, Fluviais e Tecnológicas, bem como a promoção do desenvolvimento integrado de infraestruturas ao longo do corredor de desenvolvimento do país e da região. Um dos indicadores de desempenho é centrado no aumento do volume de carga manuseada nos portos nacionais em cerca de 20 Milhões de toneladas por ano em 2029 em comparação com 2024.

O indicador acima referido, é desafiador pois, cerca de 80% da carga manuseada no maior porto nacional é uma carga em trânsito e que assegurar que a mesma continue a demandar os portos nacionais e de forma crescente é necessário mais investimentos no corredor. Para o efeito, é indispensável papel do IFEPOM de criação do ambiente seguro, previsível para mais investimentos no sector. Ou seja e a título de exemplo o programa de investimento do Porto de Maputo em mais de 2 Mil Milhões de dólares é fruto da previsibilidade legal e regulatória.

Um dos marcos mais relevantes deste novo ciclo e que vai impluscionar a carga transportada nas Linhas Férreas é a **Aprovação em Julho último pelo Governo do Regulamento de Acesso ao Exercício da Actividade Ferroviária**, instrumento que estabelece um quadro jurídico moderno para

o acesso ao mercado ferroviário nacional.

O regulamento de acesso ao exercício da actividade ferroviária, introduz regras claras e transparentes para o licenciamento e exercício da actividade ferroviária, reforçando a segurança jurídica dos investidores, promovendo igualdade de oportunidades entre operadores e criando condições para uma maior competitividade no sector. Ou seja, em uma infraestrutura ferroviária, teremos múltiplos operadores do transporte ferroviário a coabitarem de forma sã, transparente e em igualdade de circunstâncias.

A entrada em vigor deste regulamento representa um avanço significativo na reforma do subsector ferroviário, alinhando Moçambique com as melhores práticas internacionais em matéria de regulação. Ao definir critérios objectivos para o acesso às infra-estruturas ferroviárias, direitos e deveres dos operadores e gestores das infraestruturas, requisitos técnicos e mecanismos de supervisão, o país reforça a confiança do sector privado e cria um ambiente mais favorável para novos investimentos em logística, transporte de carga e mobilidade.

Esta medida assume especial importância num momento em que Moçambique consolida a sua posição como plataforma logística regional, através dos corredores de desenvolvimento de Maputo, Beira e Nacala, responsáveis pela ligação dos países do hinterland aos mercados internacionais. Uma regulação moderna constitui um elemento essencial para garantir maior eficiência e segurança operacional, redução dos custos logísticos e aumento da competitividade dos corredores de transporte.

Importa referir que, para assegurar a previsibilidade e redução do risco aos operadores ferro portuários em Abril de 2026, o Governo aprovou o regulamento de taxas, que permite os operadores terem a informação clara e sistematizada sobre o que estão sujeitos a pagar e quais são os riscos que devem considerar ajudando desta forma a melhorar a planificação dos respectivos investimentos, e promover a transparência, reduzir barreiras e garantir a competitividade dos corredores de desenvolvimento nacionais em comparação com os corredores regionais.

Os instrumentos legais acima referidos, fazem parte de um conjunto de reformas em curso de liberalização do sector dos transportes e logística com maior enfoque no sub sector Ferro – Portuário, através da promoção do acesso ao exercício da actividade suportada por um modelo estatal de regulação moderno, forte e previsível com impactos económicos directos na competitividade bem como no nível operacional e institucional. O Conjunto de Reformas em alusão é constituído pela proposta das Lei Portuárias, Lei Ferroviárias, que estão na sua fase final de aprovações para serem submetidas a Assembleia da República e respectivos Regulamentos.

Paralelamente, o IFEPOM, IP prossegue com a criação da regulação portuária para promover a melhoria contínua da segurança das operações, através da fiscalização dos serviços portuários, licenciamento e inspecção da exploração de infraestruturas portuárias e da implementação das normas



internacionais aplicáveis ao sector. Os portos nacionais, são considerados seguros internacionalmente, graças a certificação passada por este instituto no âmbito da implementação do Código Internacional de Protecção de Navios e Instalações Portuária aprovado pelo Decreto 71/2017 de 20 de Dezembro.

O Instituto desempenha igualmente um papel determinante na certificação, monitoria dos investimentos, resolução de conflitos regulatórios e protecção dos direitos dos utilizadores dos serviços ferroviários e portuários.

A participação do IFEPOM, IP na FACIM 2026 representa uma oportunidade para apresentar ao



público, investidores e parceiros os avanços alcançados na modernização do quadro regulatório nacional, evidenciando o compromisso institucional com uma logística integrada, segura, eficiente e orientada para o desenvolvimento sustentável.

Com uma visão voltada para a inovação, excelência regulatória e a facilitação do investimento, o IFEPOM, IP continua a consolidar-se como um dos pilares do sistema nacional de transportes e logística, contribuindo activamente para a competitividade da economia moçambicana e para o fortalecimento da posição estratégica do país como porta de entrada para a região da África Austral.

EXEMPLO DE ALGUNS GANHOS DIRECTOS DECORRENTES DA CRIAÇÃO DO IFEPOM

1. Separação entre a regulação e a operação (fim dos conflitos de interesse)
2. Transparencia na fixação de taxas e tarifas (maior controlo de custos logísticos e previsibilidade financeira);
3. Padronização e segurança nas operações ferroviárias e instalações portuárias; e
4. Aumento da competitividade (atração de investimento privado e eficiência das infraestruturas ferro-portuárias).

ALGUMAS REALIZAÇÕES

No domínio de licenciamento

- **Emissão de licenças de construção:** 1 Deng Sheng (Chongoene); 1-Cimentos de Moçambique (Nacala); 1 a Total Energies (Afungi-Cabo Delgado) ; terminal multipropósitos 1X da DP World (cidade de Maputo) e terminal de contentores de Maputo – DP World;
- **Emissão de licenças de utilização das infraestruturas:** 1 Deng Sheng (Chongoene) ; 1-Cimentos de Moçambique (Nacala); 1 a Total Energies (Afungi-Cabo Delgado);
- **Emissão de licenças de operação** 1 Deng Sheng (Chongoene), 1-CFM, 1 de operação portuária a Cais de desembarque rápido temporário no distrito de Palma; 2 de Exercício de Actividade: Ship Chandling, serviços de fornecimento de víveres aos navios; 1 Vulcan, 1 CDN, 1 CLN, 2 da Cimentos de Moçambique (portuária e ferroviária).

No domínio de segurança





- **Emitidos certificados no âmbito do Código ISPS** (4-Cornelder, Pemba Bulk, Terminal de Combustíveis da Matola e Mozambique Mof Company SA-Afungi), Terminal de Areias Pesadas de Moma (Nampula-Nacala) e Pemba Terminal Services, Terminal de combustíveis da Beira, Terminal de contentores do Porto de Maputo (DP World), Terminal de açúcar do Porto de Maputo (STAM), Terminal de carvão da Matola, ancorador da bacia de Tungue.
- **Emitidas credenciais** à diversas empresas de consultoria para elaboração avaliação de risco, plano de protecção, auditoria e segurança das instalações no âmbito do código ISPS.

No domínio da Regulação

- Elaborado e Aprovado o Regulamento de Taxas dos serviços prestados pelos IFEPOM,IP;
- Elaborado e Aprovado o Regulamento de Acesso à actividade ferro-portuária;
- Elaborada a Proposta da Lei Ferroviária em Processo de Aprovação;
- Elaborada a proposta da Lei Portuária em Processo de Aprovação;
- Elaborado a Proposta do Regulamento para a atribuição de cartas de condução aos maquinistas de locomotivas e operadores de material circulante ferroviário em processo de Aprovação.





“No xadrez da economia global, a localização estratégica é um activo precioso. Mas a verdadeira soberania constrói-se com a capacidade de mover o mundo. Os Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique são a espinha dorsal logística da África Austral. Ligamos terras, indústrias e oceanos.”

A Empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) tem como principal actividade o transporte ferroviário de passageiros e mercadorias, bem como o manuseamento portuário nos principais corredores de desenvolvimento. A Empresa está presente em todo o território nacional, estabelecendo ligações com a África do Sul, Eswatini e o Zimbabué, o que reforça o papel de Moçambique como plataforma regional.

A sul, o **Corredor de Maputo** redefine os padrões de eficiência. Com investimentos massivos e a expansão de linhas estratégicas como a de Ressano Garcia, cuja capacidade está cima de 24 milhões de toneladas por ano, garantindo o escoamento rápido de minérios e combustíveis da região para o mercado global.

No centro, o **Corredor da Beira** avança com a modernização do seu material circulante e infraestruturas operacionais essenciais. Através das Linhas de Sena e Machipanda, asseguramos que a produção mineral, industrial e agrícola do Zimbabue, Malawi e Zâmbia chegue ao mar com total previsibilidade e segurança.

A norte, o **Corredor de Nacala** projecta as nossas ambições além-fronteiras, sendo o maior porto natural de águas profundas da costa oriental africana, a expansão contínua do Terminal de Carga Geral do Porto de Nacala abre as portas para cadeias de valor internacionais exigentes, transformando potencial bruto em riqueza soberana. E o Porto de Pemba (em Cabo Delgado) afirma-se como uma infraestrutura estratégica para a indústria energética.

A força da CFM reside na integração entre os portos e os caminhos-de-ferro. A rede ferroviária liga cidades, corredores económicos e fronteiras, permitindo o fluxo de recursos e garantindo a mobilidade dos passageiros. Os nossos comboios de passageiros continuam a aproximar as comunidades, assegurando uma mobilidade segura e acessível.

Investimos no futuro com a modernização das infraestruturas, aquisição de novas locomotivas e carruagens e a expansão portuária. E, porque a CFM é constituída por profissionais dedicados que trabalham todos os dias para movimentar o País e fortalecer a economia, apostamos na formação, na saúde, no desporto e na cultura dos nossos colaboradores e das comunidades.





Principais Projectos estruturantes do CFM:

- Projecto de Construção de nova Ponte ao Km 37+700, sobre o Rio Umbeluzi na Linha de Goba (**Investimento \$9.51 milhões**);
- Reabilitação do Estádio da Machava (**Investimento \$14.75 milhões**);
- Aquisição de uma embarcação para Serviços de Amarração (**Investimento: \$1.51 milhões**);
- Aquisição de quatro (04) locomotivas de 2250Hp (**Investimento: \$8.80 milhões**);
- Empreitada de Reabilitação do Cais do Terminal de Carvão TCC8 do Porto da Beira (**Investimento: \$2.33 milhões**).





PORTO DE MAPUTO

Infra-estruturas, eficiência e integração regional ao serviço do desenvolvimento

TEXTO-CHAVE

O Porto de Maputo está a executar um ciclo integrado de expansão que aumenta a capacidade dos seus terminais, aprofunda o canal de acesso, reforça a ligação ferroviária e digitaliza a comunidade portuária — tornando Moçambique mais competitivo nas cadeias logísticas regionais e internacionais.

1. Apresentação institucional

O Porto de Maputo é uma plataforma logística integrada e um dos principais activos estratégicos de Moçambique. Gerido pela Sociedade de Desenvolvimento do Porto de Maputo (MPDC), em parceria com os seus terminais especializados — DP World Maputo, no segmento de contentores, e Grindrod, através do Terminal de Carvão da Matola — liga a economia nacional e os países do hinterland aos mercados internacionais por via marítima, ferroviária e rodoviária.

A extensão da concessão até 2058 abriu um novo ciclo de investimento, orientado para o aumento da capacidade, modernização de infra-estruturas e equipamentos, eficiência operacional, transformação digital, desenvolvimento de competências e crescimento da componente ferroviária. A ambição é transformar o Porto de Maputo num porto de águas mais profundas, mais conectado e mais competitivo, capaz de apoiar o crescimento das exportações, atrair novas cargas e gerar maior valor para Moçambique.





2. Principais projectos apresentados na FACIM

Expansão do Terminal de Carga Geral | MPDC

A expansão do terminal combina novas áreas de armazenagem de minérios, reforço da recepção ferroviária, renovação de equipamentos e ganhos de produtividade. Depois do Slab VIII, concluído em 2024 com capacidade adicional de 1,2 milhões de toneladas por ano, o Slab 9A, inaugurado em Junho de 2026, acrescentou mais de um milhão de toneladas por ano. Em conjunto com os investimentos subsequentes, estes projectos deverão elevar a capacidade do terminal dos 12,5 milhões para cerca de 16 milhões de toneladas por ano.

Slab 9B | MPDC

Em complemento ao Slab 9A, a MPDC está a construir o Slab 9B, um investimento adicional estimado em USD 8,7 milhões, destinado a aumentar a capacidade de armazenagem e movimentação de minérios e a responder ao crescimento sustentado da procura. As obras encontram-se a 20% de execução, estando a sua conclusão prevista para 30 de Novembro de 2026.

Renovação do equipamento portuário | MPDC

A aquisição de mais dois guindastes móveis portuários permitirá substituir os equipamentos mais antigos, reforçar a disponibilidade e a fiabilidade operacional e aumentar a eficiência no carregamento de granéis sólidos.

Dragagem do canal de acesso | MPDC

A nova dragagem constitui uma infra-estrutura habilitante para todo o Porto de Maputo. O processo, em fase avançada, visa aprofundar o canal de acesso dos actuais -14,4 metros para até -15,5 metros CD, criando condições para receber navios de maior dimensão, tais como a categoria dos navios de contentores VLCS - Very Large Containerships com capacidade de 14,000 TEUS e 366m de comprimento, e os navios de granel com capacidade de 179,210 Tons, melhorando assim a utilização da capacidade instalada e reduzir o custo logístico por tonelada. O projecto dá continuidade às dragagens de 2010 e 2016, que foram determinantes para o crescimento dos volumes portuários. A nova dragagem tem previsão de início em finais de Setembro e terá um período de execução dos trabalhos de 12 meses.





Expansão do Terminal de Contentores | DP World Maputo

Com um investimento de USD 164 milhões, a primeira fase da expansão aumentará a capacidade anual de 225–270 mil TEUs para 530 mil TEUs. O projecto alarga o cais de 308 para 650 metros, aumenta a profundidade junto ao cais de 12 para 16 metros, incorpora novos pórticos e equipamentos de parque e expande a capacidade para contentores frigoríficos para 1.150 tomadas. A expansão permitirá receber navios de maior dimensão, melhorar a conectividade marítima e posicionar Maputo como centro regional de contentores e carga multimodal. **O projecto encontra-se a 60% da sua execução tem conclusão prevista para Março de 2027.**

Expansão do Terminal de Carvão da Matola | Grindrod

A Grindrod está a investir 40 milhões de dólares americanos na expansão da zona de armazenamento do Terminal de Carvão de Matola. Com conclusão prevista para 2027, o projeto irá aumentar a capacidade de armazenamento em 750 000 toneladas, integrar as pilhas de carvão na infraestrutura do terminal e apoiar o crescimento do terminal de 8 para 12 milhões de toneladas por ano.

O investimento total realizado e comprometido no Terminal de Carvão de Matola ascende a 174 milhões de dólares. **O projecto está em 67% da sua execução e tem conclusão prevista para Dezembro de 2026.**

Transformação digital e Port Community System | Porto de Maputo

O primeiro Port Community System de Moçambique, lançado em Junho de 2026 e que deverá estar totalmente concluído até ao final de 2028, criará uma plataforma digital comum para ligar operadores portuários, autoridades, agentes de navegação, transportadores, clientes e demais intervenientes. A troca segura de informação, a automatização de processos e a visibilidade em tempo real permitirão reduzir tempos de espera, simplificar procedimentos e melhorar a previsibilidade da cadeia logística. A iniciativa complementa os sistemas Rail2Port, dashboards operacionais e outras soluções de gestão digital criadas pela MPDC e já em utilização.

Integração ferroviária e eficiência do corredor | Porto de Maputo

O aumento da quota ferroviária é essencial para sustentar o crescimento do Porto de Maputo. Os investimentos incluem linhas e áreas de descarga ferroviária nos terminais, integração de sistemas, melhoria da coordenação com o CFM e soluções multimodais para a África do Sul, Eswatini e Zimbabwe. Esta abordagem reduz a pressão sobre a rede rodoviária, melhora a fiabilidade do corredor e cria capacidade para movimentar maiores volumes de forma mais segura e eficiente.



3. Contribuição para o Programa Quinquenal do Governo 2025–2029

Os investimentos do Porto de Maputo contribuem directamente para o Pilar IV — Infra-Estruturas, Organização e Ordenamento Territorial — e para o Programa de Infra-estruturas Económicas do PQG 2025–2029, que prioriza a expansão, reabilitação e modernização das infra-estruturas de transporte e tecnologia, bem como o desenvolvimento integrado dos corredores nacionais e regionais. Contribuem igualmente para o Pilar II — Transformação Estrutural da Economia — ao reforçarem a produtividade, a competitividade, as exportações e a capacidade de atracção de investimento.

- Mais capacidade portuária e melhores condições de navegação, apoiando a meta nacional de crescimento do manuseamento portuário.
- Infra-estruturas modernas e resilientes para facilitar a circulação de bens, apoiar a produção e ampliar o acesso aos mercados.
- Fortalecimento dos corredores de desenvolvimento e da integração regional através de soluções marítimas, ferroviárias, rodoviárias e digitais.
- Mobilização de investimento privado de longo prazo, geração de receitas e criação de emprego directo e indirecto.
- Formação técnica, desenvolvimento do capital humano, promoção da participação feminina e transferência de conhecimento.
- Digitalização e simplificação de processos, aumentando a transparência, previsibilidade e eficiência do ecossistema logístico.
- Maior utilização da ferrovia, com benefícios de segurança, eficiência energética e redução da pressão sobre as estradas.



4. Resultados e casos de sucesso

O crescimento do Porto de Maputo demonstra o impacto acumulado do modelo de concessão, dos investimentos privados e da coordenação entre o Governo, o CFM, os operadores portuários e os parceiros do corredor.

Crescimento sustentado. Os volumes globais do Porto cresceram de cerca de 5 milhões de toneladas em 2003 para 32,08 milhões em 2025. Nas operações directas da MPDC, os volumes aumentaram de 6,1 milhões de toneladas em 2016 para 15,2 milhões em 2025.

Expansão com execução. O Slab VIII entrou em operação em 2024; o Parque de Gestão de Tráfego de Pessene encontra-se operacional; e o Slab 9A foi inaugurado em Junho de 2026, comprovando a capacidade de converter compromissos em infra-estruturas concretas.

Novas cadeias logísticas. A DP World Maputo desenvolveu soluções ferroviárias e multimodais com Komatipoort, Eswatini e Zimbabwe, incluindo fluxos regulares de açúcar, cobre, minerais e fruta, bem como serviços de empacotamento, armazenagem e ligação a terminais interiores.

Emprego, inclusão e desenvolvimento humano. O crescimento do Porto de Maputo tem sido acompanhado pela criação de oportunidades de emprego (o Porto de Maputo emprega directamente cerca de 2000 pessoas), pelo investimento contínuo na formação e valorização dos trabalhadores e por uma maior participação das mulheres em funções técnicas, operacionais e de liderança. A MPDC, a DP World Maputo e a Grindrod desenvolvem igualmente iniciativas sociais nas comunidades envolventes, contribuindo para a educação, saúde, inclusão económica e melhoria das condições de vida.

“O Porto de Maputo cresce como uma única plataforma logística: integrada, eficiente e preparada para servir Moçambique e a região. Cada investimento em capacidade, tecnologia, ferrovia e pessoas reforça a competitividade do País e transforma a sua posição geográfica em desenvolvimento económico e social.”





Cornelder
de Moçambique S.A.



CORNELDER DE MOÇAMBIQUE

Brochura Institucional | FACIM 2026

Porto da Beira: Uma porta para o crescimento regional

Desde 1998, a Cornelder de Moçambique gere os Terminais de Contentores e de Carga Geral do Porto da Beira, em parceria com os Caminhos de Ferro de Moçambique.

Ao longo de mais de duas décadas, a empresa tem investido na modernização das infraestruturas, no aumento da capacidade operacional e na melhoria da produtividade, reforçando o papel do Porto da Beira como uma importante porta de entrada e saída para Moçambique e para os países do hinterland.

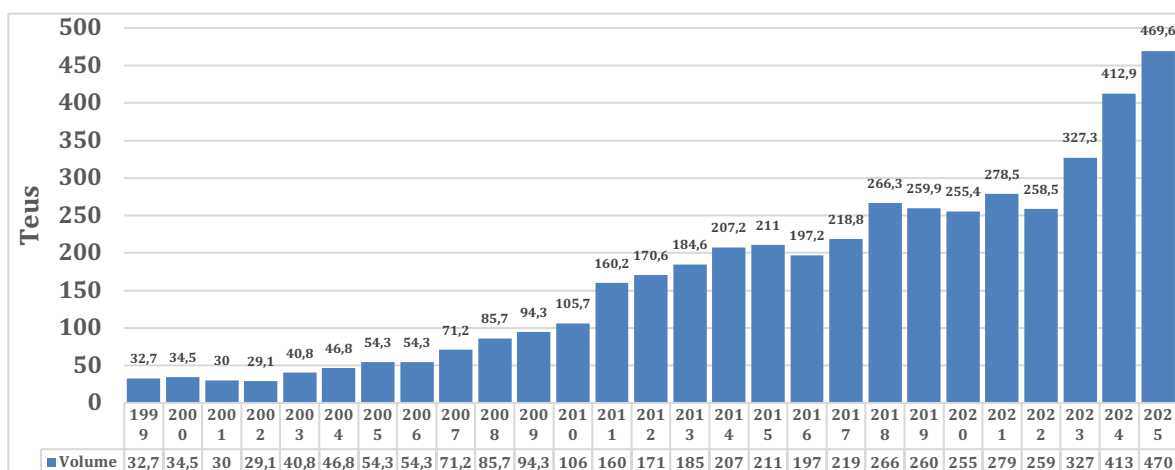
Terminal de Contentores Multiusos

O Terminal de Contentores Multiusos dispõe de 645 metros de extensão de cais, abrangendo os Postos 2, 3, 4 e 5. Tem uma capacidade projectada de 500.000 TEUs por ano, com vista a atingir 700.000 TEUs.

Entre os principais recursos do terminal destacam-se:

- 4 gruas de cais Ship-to-Shore, com mais 2 previstas para meados de 2027
- 300.000 m² de parque de contentores, com capacidade para 19.000 TEUs
- 315 tomadas elétricas para contentores frigoríficos (reefer)

TERMINAL DE CONTENTORES 1999-2025 (TEUs)





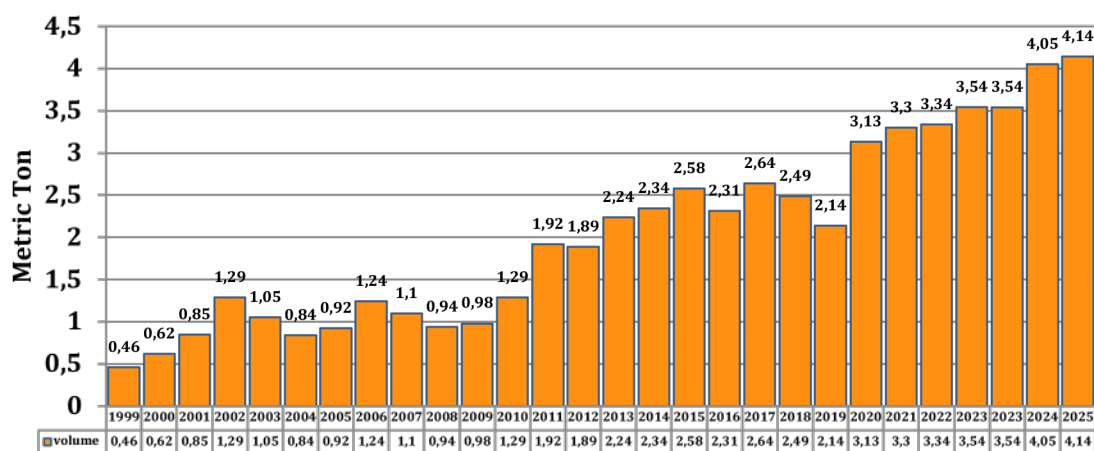
Terminal de Carga Geral

O Terminal de Carga Geral dispõe de 670 metros de extensão de cais, abrangendo os Postos 6, 7, 9 e 10. Tem uma capacidade projectada de 5.000.000 de toneladas métricas por ano.

O terminal dispõe de:

- 5 armazéns cobertos, com uma área total de 25.000 m², todos ligados à ferrovia.
- 115.000 m² de área pavimentada a céu aberto, destinada ao armazenamento e movimentação de ferrocrómio, minério de crómio, granito, lithium e outras cargas a granel.
- 250.000 m² de área de armazenamento a céu aberto para produtos como clínquer e *projecto cargo*.

TERMINAL CARGA GERAL 1999-2025 (Milhões de Toneladas)





Cornelder
de Moçambique s.a.



Plano de Expansão

Nos próximos quatro anos, a Cornelder de Moçambique prevê investir cerca de 120 milhões de dólares na conclusão do seu plano de expansão e no reforço da capacidade do Porto.

O plano permitirá elevar a capacidade do Terminal de Contentores para 700.000 TEUs e consolidar a capacidade do Terminal de Carga Geral em 5 milhões de toneladas por ano.

Este investimento reforçará a capacidade do Porto da Beira para responder ao crescimento do comércio regional e apoiar o desenvolvimento das cadeias logísticas de Moçambique, Zimbabwe, Zâmbia, Malawi e outros mercados do hinterland.

O que apresentamos na FACIM

- Expansão do Terminal de Contentores
- Modernização de equipamentos
- Digitalização das operações
- Soluções sustentáveis
- Projectos de responsabilidade social e desenvolvimento comunitário

Investimentos estruturantes

Os investimentos recentes consolidam o Porto da Beira como um dos principais corredores logísticos da África Austral.

- Capacidade do Terminal de Contentores de 500.000 TEU, com plano de expansão para 700.000 TEU.
- Expansão do parque de contentores e pavimentação de cerca de 10 hectares.
- Introdução de RTG eléctricos e equipamentos de lítio.
- Navis N4 e sistemas digitais para gestão operacional e contentores refrigerados.
- Equipamentos diversos.

Resultados alcançados

- Maior capacidade operacional.
- Redução dos tempos de operação.
- Melhoria da produtividade.
- Maior competitividade do Corredor da Beira.
- Crescimento sustentado da movimentação de carga.

Contributo para o Programa Quinquenal do Governo 2020 –2025

Durante o período da concessão, a Cornelder de Moçambique contribuiu com cerca de 886 milhões de dólares para o tesouro fortalecendo a economia nacional, dos quais 365 milhões de dólares foram gerados nos últimos cinco anos.

A empresa contribui ainda com cerca de 50 milhões de dólares por ano em conteúdo local, através da contratação de fornecedores e serviços nacionais e do investimento na economia local.

Estas contribuições apoiam o desenvolvimento das infraestruturas logísticas, a facilitação do comércio, a promoção das exportações, a criação de emprego, a atracção de investimento e o reforço da integração económica regional.

O Porto Seguro

A segurança é uma prioridade no Porto da Beira. Para garantir o controlo das operações e das áreas portuárias, estão instaladas 352 câmaras CCTV em pontos estratégicos, incluindo:

- Acessos terrestres
- Armazéns
- Cais
- Áreas de armazenamento de cargas sensíveis
- Outras áreas operacionais

O Porto dispõe ainda de um sistema de registo eletrónico que permite acompanhar os contentores, motoristas e camiões que circulam entre os diferentes sistemas portuários.

As instalações encontram-se totalmente em conformidade com o Código ISPS, o Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias.





Cornelder
de Moçambique S.A.



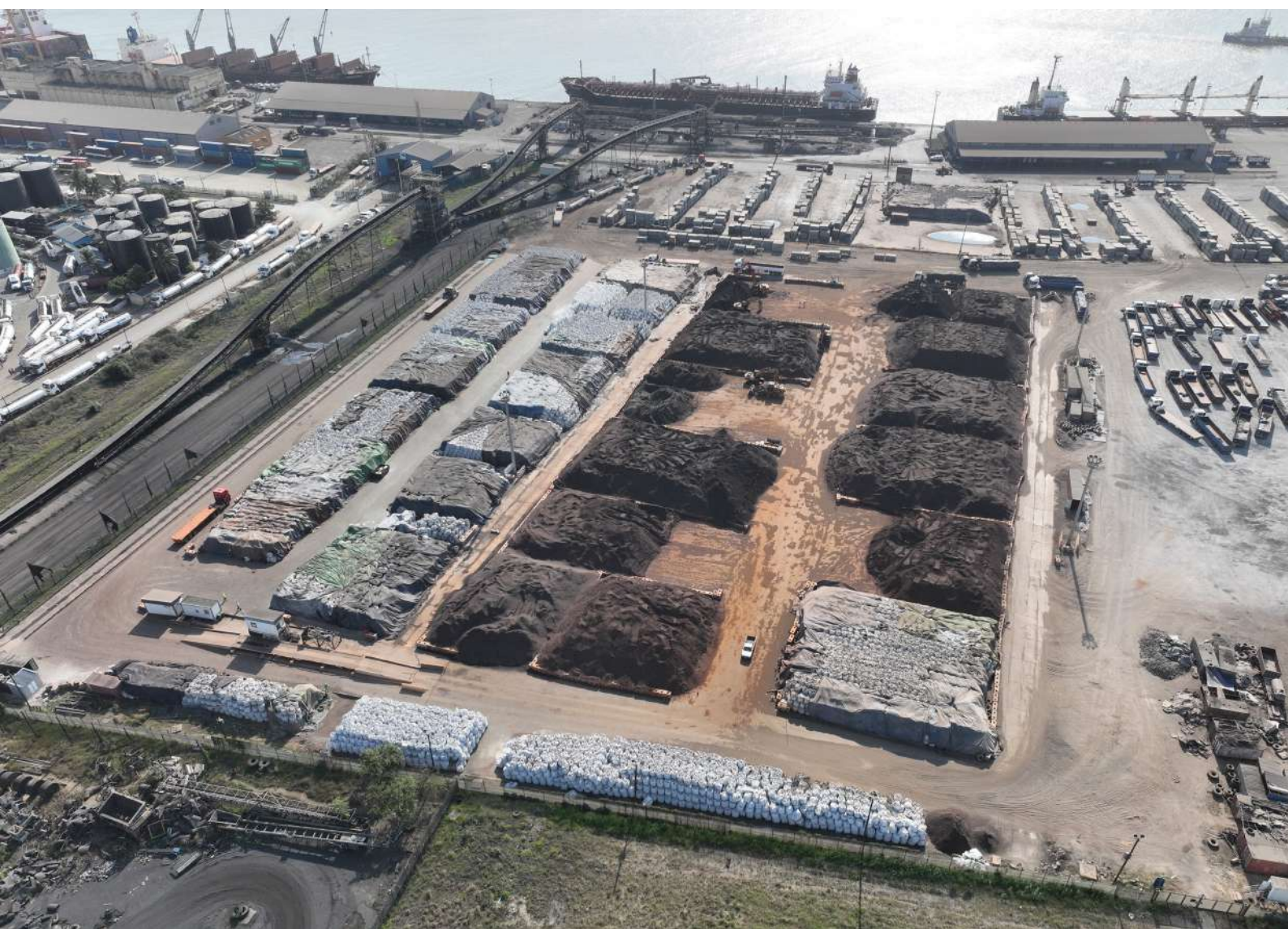
Terminal de Cereais da Beira

O Terminal de Cereais da Beira dispõe de uma capacidade total de armazenamento de 50.000 toneladas.

O trigo e o milho estão entre os principais produtos manuseados anualmente pelos utilizadores do terminal, contribuindo para o abastecimento dos mercados nacionais e regionais.

Desenvolvimento sustentável

A Cornelder de Moçambique alia o crescimento económico ao desenvolvimento social por meio de iniciativas como Porto Saudável, Léguas da Beira, Cornelder CodeLabs e Prémio Literário Mia Couto, promovendo saúde, educação, inclusão e desenvolvimento comunitário.



A NACALA LOGISTICS É UMA SOLUÇÃO EFICIENTE DE LOGÍSTICA QUE INTEGRA FERROVIA E O PORTO.



- ✓ É a marca que surge da fusão de cada uma das identidades das concessionárias do Corredor Nacala, nomeadamente Corredor do Desenvolvimento do Norte-CDN, Corredor Logístico Integrado de Nacala (CLN) e Central East African Railways (CEAR), para dinamizar e potencializar a relação comercial entre as empresas e os utentes dos serviços e/ou stakeholders.
- ✓ Responsável pela gestão do Terminal Portuário Multiusuário de Nacala-à-Velha e pelo transporte ferroviário ao longo dos 1.700 km de linha férrea compartilhada, destinada ao transporte de carvão mineral, carga geral e passageiros – de Nacala a Moatize, passando pelo Malawi e Zâmbia.
- ✓ Em Moçambique cobrimos uma extensão ferroviária que abrange as regiões de Nacala, Moatize, Lichinga e Entre-Lagos passando por Cuamba. E, internacionalmente, abrangemos as regiões de Nayuci a Limbe até Zâmbia – Chipata.
- ✓ O Terminal Portuário de Nacala-à-Velha é um porto natural, moderno e o mais profundo da costa oriental africana, preparado para receber navios com capacidade de até 200 mil toneladas.

OPERAÇÃO FERROVIÁRIA

- Extensão da Linha: 912 km
- Capacidade Anual Actual: 18.000.0000 ton
- Bitola: 1.067 mm
- Comboios: 4 locomotivas + 120 vagões
- Locomotivas: 101 (85 Dash9 e 16 AC30i)
- Vagões: 2.647 de 63 toneladas de capacidade de carga cada.
- Ciclo: 65 horas
- Velocidade: 70 km/h

SERVIÇO DE PASSAGEIROS

- Média anual de passageiros: 480,000 (Moz), 550,000 (Mw)
- Total de carruagens orçadas: 20 (Moz), 15 (Mw)
- Lotação classe económica: 86
- Lotação classe executiva: 54
- Total de viagens orçadas por semana: 12 (Moz), 8 (Mw)
- Rota de Viagens:
 - 1. Nampula x Nacala | 2. Nampula x Cuamba
 - 3. Cuamba x Lichinga | 4. Cuamba x Entre-Lagos
 - 5. Limbe x Balaka | 6. Balaka x Liwonde x Nayuchi





Nossos serviços

Carvão

Operação Portuária

- Capacidade: 18,000.000 de toneladas
- Virador de vagões: 4,800 t/h
- 2 empilhadeiras: 4,800 t/h
- 2 recuperadoras: 10,200 t/h
- 2 carregadores de navios: 10,200 t/h
- Correias transportadoras: 13 km
- 3 pátios de carvão: 1,000,000 ton

Temos equipas disponíveis 24 horas para servi-lo com qualidade e eficiência, prestando os seguintes serviços:

- Empilhamento de carvão no pátio e carregamento simultâneo de navios
- Pilotagem
- Reboque
- Lancha de pilotagem
- Assistência de amarração



Empregamos: 4.654 Trabalhadores próprios: 2.130 Trabalhadores terceiros: 2.524

ACTIVIDADES SOCIAIS

Formação, fornecimento de embarcações a motor e financiamento de projectos de geração de renda



ALIMENTAÇÃO ESCOLAR

Parceria de 5 anos para fornecer refeições escolares nutritivas a crianças do ensino fundamental, visando maximizar o impacto na matrícula, frequência, permanência e desempenho escolar dos alunos.



1. Objectivos da participação na FACIM 2026

A participação da CFM Logistics na FACIM 2026 tem como principal objectivo reforçar o seu posicionamento como referência nacional na prestação de soluções logísticas integradas, infraestruturas e serviços especializados de apoio à indústria de petróleo e gás, bem como a outros sectores estratégicos da economia.

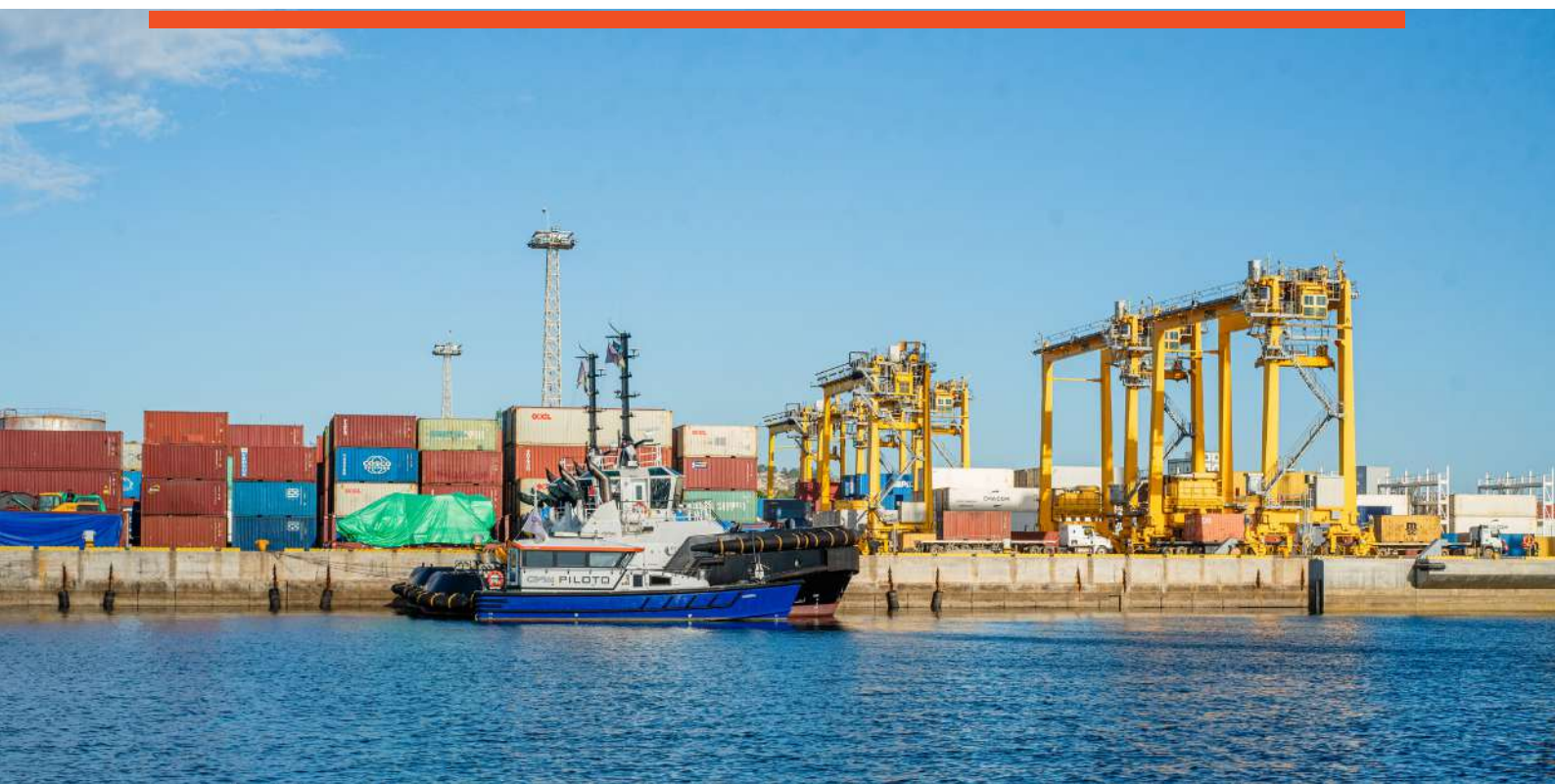
A presença da empresa no Pavilhão do Ministério dos Transportes e Logística pretende igualmente dar visibilidade à sua capacidade técnica, operacional e institucional para apoiar projectos de elevada complexidade, através de soluções logísticas flexíveis, seguras, fiáveis e adaptadas às necessidades dos clientes.

A CFM Logistics pretende ainda afirmar o seu compromisso com o desenvolvimento do sector energético em Moçambique, com o fortalecimento do conteúdo local, com a promoção de parcerias de longo prazo e com a criação de valor para a economia nacional.

2. Serviços, soluções e áreas de actuação a destacar

Entre os principais serviços e soluções a destacar na FACIM 2026 incluem-se:

- Logística integrada para projectos de petróleo e gás;
- Serviços marítimos e apoio às operações offshore;
- Operações portuárias especializadas;
- Gestão de infraestruturas logísticas;
- Gestão da cadeia logística e de abastecimento;
- Transporte multimodal e coordenação de cargas especiais;
- Apoio logístico a projectos de grande escala;
- Soluções desenhadas à medida das necessidades dos clientes, assegurando eficiência operacional, segurança, fiabilidade e capacidade de resposta.





3. Projectos de referência e casos de sucesso

A CFM Logistics tem vindo a consolidar a sua experiência e capacidade de actuação no apoio logístico a projectos estratégicos ligados ao sector energético e à cadeia de valor do petróleo e gás em Moçambique, através do reforço contínuo dos seus meios e capacidades operacionais.

Neste âmbito, destacam-se as operações e serviços associados a Afungi, o apoio ao desenvolvimento de infraestruturas e serviços offshore, as operações portuárias de petróleo e gás em Nacala e o fortalecimento da capacidade de resposta da empresa às crescentes necessidades do sector.

Como parte desta estratégia de expansão e modernização, a CFM Logistics reforçou a sua frota com a aquisição de dois barcos-piloto, Lúrio e Incomáti, sendo que um deles apoia actualmente as operações de segurança marítima na Baía de Afungi, em conjunto com os barcos Ligonha e Licungo. A empresa adquiriu igualmente o rebocador MESSALO, de 70 BP, destinado a reforçar as operações no Porto de Nacala, complementando a capacidade dos rebocadores Maiaia e Monapo. Paralelamente, a integração de cinco viaturas eléctricas nas operações portuárias reflecte o compromisso da CFM Logistics com a adopção de soluções de tecnologia verde, visando a redução do consumo de combustíveis líquidos, das emissões e a promoção de operações logísticas mais eficientes e sustentáveis.

4. Fotografias institucionais



5. Informação adicional para valorização da presença da CFM Logistics

A CFM Logistics posiciona-se como parceiro logístico estratégico para o desenvolvimento de projectos estruturantes em Moçambique, oferecendo soluções integradas, seguras e fiáveis para sectores de elevada exigência operacional. Com experiência no apoio à cadeia de valor do petróleo e gás, capacidade marítima, portuária e

logística, bem como um compromisso crescente com a inovação, sustentabilidade e conteúdo local, a empresa contribui para fortalecer o papel de Moçambique como plataforma logística e energética regional.



Quem Somos

O Instituto de Transporte Marítimo (ITRANSMAR, IP) é o órgão regulador do transporte marítimo em Moçambique, tutelado pelo Ministério dos Transportes e Logística. Tem como missão regular, supervisionar e promover o desenvolvimento seguro, eficiente, sustentável e competitivo do transporte marítimo nacional, assegurando a proteção da vida humana no mar, a segurança da navegação, a preservação do ambiente marinho e a qualidade dos serviços prestados ao sector.

O ITRANSMAR desempenha igualmente um papel estratégico na implementação das políticas públicas para o desenvolvimento da economia azul, promovendo um sistema de transporte marítimo moderno, resiliente e alinhado com os compromissos internacionais assumidos pelo Estado moçambicano.

Principais Projectos para FACIM 2026

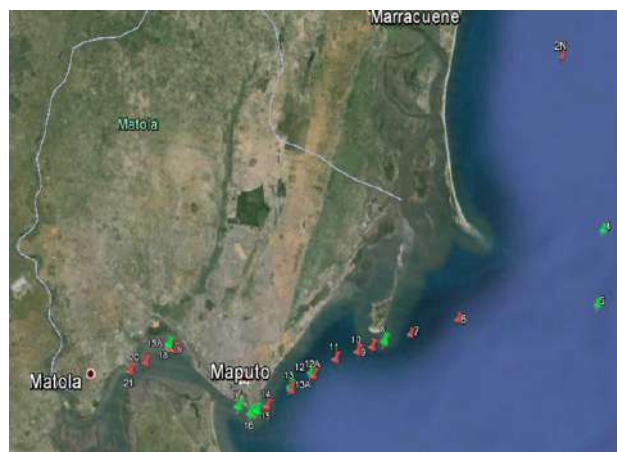
Sistema Integrado de Licenciamento Marítimo (SILMAR)

Plataforma digital que moderniza os processos de licenciamento das actividades marítimas, reduzindo o tempo de tramitação dos processos, aumentando a transparência e aproximando os serviços dos cidadãos e operadores económicos.

Sinalização marítima

Hidrografia

Desenvolvimento de actividades hidrográficas destinadas ao levantamento, actualização e produção de informação sobre os fundos marinhos, rios, lagos e zonas costeiras, essencial para garantir a segurança da navegação, apoiar a gestão dos portos, incentivar o investimento marítimo e promover o ordenamento sustentável do espaço marítimo nacional.



Cartografia Náutica

Produção, actualização e gestão da cartografia náutica oficial de Moçambique, incluindo cartas náuticas e publicações destinadas à navegação segura. Este projecto reforça a segurança marítima, melhora a eficiência das rotas de navegação e assegura o cumprimento dos padrões



internacionais estabelecidos pela Organização Hidrográfica Internacional (OHI).

Oceanografia

Produção e monitoria de dados oceanográficos sobre marés, correntes, ondas e outros parâmetros físicos do oceano, fundamentais para a segurança da navegação, planeamento portuário, prevenção de riscos marítimos, resposta a emergências e apoio ao desenvolvimento sustentável da economia azul.



Certificação de Marítimos

Modernização dos processos de formação, certificação e reconhecimento de competências dos marítimos moçambicanos, garantindo o cumprimento da Convenção STCW e dos padrões internacionais da Organização Marítima Internacional (IMO).

Desenvolvimento da Economia Azul

Promoção de políticas regulatórias que favorecem o crescimento sustentável do transporte marítimo nacional, estimulando o investimento privado, a cabotagem, o transporte de passageiros e mercadorias e o desenvolvimento das comunidades costeiras.



Investimentos e Projectos Estruturantes

- Transformação digital dos serviços públicos marítimos;
- Sistema de monitorização das bóias de sinalização;
- Construção do Navio Balizador;
- Produção de Cartas náuticas electrónicas;
- Modernização dos sistemas de licenciamento e certificação;
- Reforço da fiscalização marítima e da segurança da navegação;
- Implementação de iniciativas de sensibilização para a segurança marítima;
- Desenvolvimento de instrumentos regulatórios alinhados às melhores práticas internacionais (Revisão do decreto do transporte marítimo);
- Promoção da cabotagem como factor de integração económica nacional.

Contribuição para o Programa Quinquenal do Governo (2025–2029)

A actuação do ITRANSMAR contribui directamente para os objectivos do Programa Quinquenal do Governo, através de:

- melhoria da qualidade dos serviços públicos;
- transformação digital da Administração Pública;
- promoção do investimento no sector dos transportes;
- fortalecimento da economia azul;
- aumento da segurança da navegação;
- desenvolvimento da logística marítima nacional;
- promoção da mobilidade segura de pessoas e bens;
- reforço da competitividade dos corredores logísticos nacionais.

Resultados de Destaque

- Expansão dos serviços digitais de licenciamento marítimo;
- Reforço da fiscalização das actividades marítimas em todo o território nacional;
- Maior eficiência na certificação dos profissionais marítimos;
- Intensificação das campanhas de educação para a segurança marítima;
- Consolidação do papel do ITRANSMAR como autoridade reguladora do transporte marítimo em Moçambique.



Mensagem Institucional

Por uma navegação marítima segura e sustentável.

O ITRANSMAR trabalha diariamente para garantir um sistema de transporte marítimo mais seguro, eficiente e sustentável, contribuindo para o desenvolvimento económico e social de Moçambique.





EMODRAGA, E.P.
Empresa Moçambicana de Dragagens



A Força que Mantém Moçambique Ligado ao Mundo.





1. Quem somos

A EMODRAGA, E.P. é uma empresa pública moçambicana especializada em serviços de dragagem, com papel estratégico na manutenção das condições de navegabilidade dos portos, bacias de manobra, canais de acesso e cais de acostagem.

A sua actuação contribui para a segurança da navegação, eficiência das operações portuárias, continuidade dos corredores logísticos e apoio aos sectores produtivos que dependem do transporte marítimo e fluvial.

2. Portefólio de serviços

A EMODRAGA, E.P. - é uma empresa de **interesse económico-financeiro**, sendo a única no mercado de dragagem nacional. Exerce a sua actividade em todos os portos nacionais.

A principal actividade da EMODRAGA, E.P. é a dragagem de manutenção e de construção nos canais de acesso, portos, bacias de manobra e cais de acostagem, obras de hidráulica marítimas, extracção e repulsão das areias para fins industriais.

Este exercício consiste na limpeza do fundo do mar, rios e Lagos, Bacias de manobras e dos cais de acostagem de todos os portos moçambicanos com vista a torná-los navegáveis com segurança. O principal objectivo é realizar a manutenção ou aumentar a profundidade para permitir a navegabilidade segura de navios.

A empresa presta ainda serviços projectados de levantamento hidrográfico, monitoria das profundidades e apoio offshore.



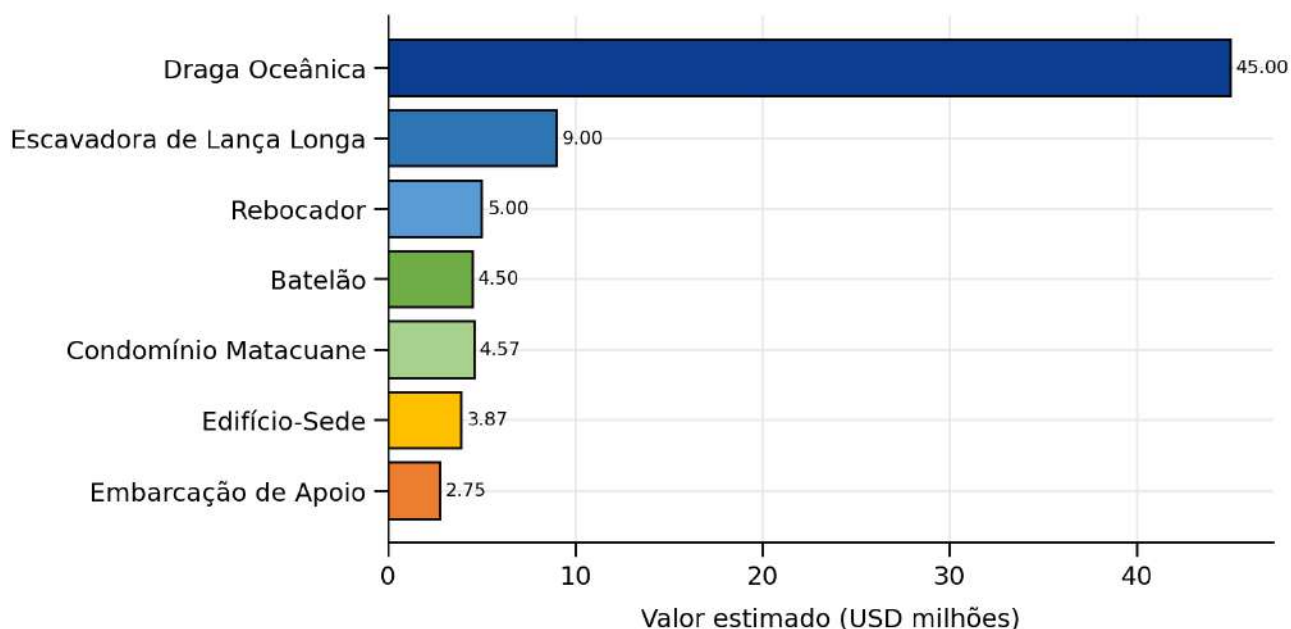
3. Projectos e investimentos estruturantes em destaque

A agenda de modernização da EMODRAGA, E.P. está focada no reforço da capacidade operacional, substituição gradual de equipamentos obsoletos, diversificação de receitas e valorização do património institucional.

Projecto / Investimento	Objectivo estratégico	Impacto esperado
Aquisição de Draga Oceânica - Hopper Dredger	Reforçar a capacidade de dragagem oceânica e a participação em projectos de maior escala.	Maior produtividade, fiabilidade operacional e competitividade nacional.
Embarcação de Apoio	Apoiar logisticamente as dragas e operações marítimas.	Melhor mobilização, segurança e continuidade operacional.
Escavadora de Lança Longa	Intervir em rios, zonas rasas, margens e áreas de difícil acesso.	Resposta mais eficiente em cais e locais com limitações operacionais.
Rebocador e Batelão	Apoiar manobras, mobilização, transporte e deposição de sedimentos.	Optimização das operações de dragagem e maior segurança operacional.
Condomínio do Matacuane	Requalificar e rentabilizar activo imobiliário ocioso.	Diversificação de receitas e valorização do património da Empresa e do Estado.
Edifício-Sede	Criar instalações administrativas modernas, incluindo escritórios, salas e centro de documentação.	Melhores condições de trabalho, centralização de serviços e reforço institucional.

Informação gráfica: distribuição dos investimentos estruturantes previstos

Principais investimentos estruturantes 2026-2030



4. Contribuição para o Programa Quinquenal do Governo 2025-2029

A intervenção da EMODRAGA, E.P. contribui para prioridades nacionais associadas à modernização de infra-estruturas, fortalecimento dos transportes e logística, dinamização dos corredores de desenvolvimento, criação de emprego, gestão racional dos recursos naturais e crescimento económico inclusivo.

Infra-estruturas resilientes

Manter canais de acesso e bacias de manobras operacionais, reduzindo riscos à navegação e apoiando a eficiência portuária.

Transporte e logística

Garantir condições técnicas para maior fluidez no comércio marítimo e nos corredores logísticos.

Competitividade da economia

Reforçar a capacidade nacional de prestação de serviços de dragagem, reduzindo dependências externas em projectos estratégicos.

Emprego e capital humano

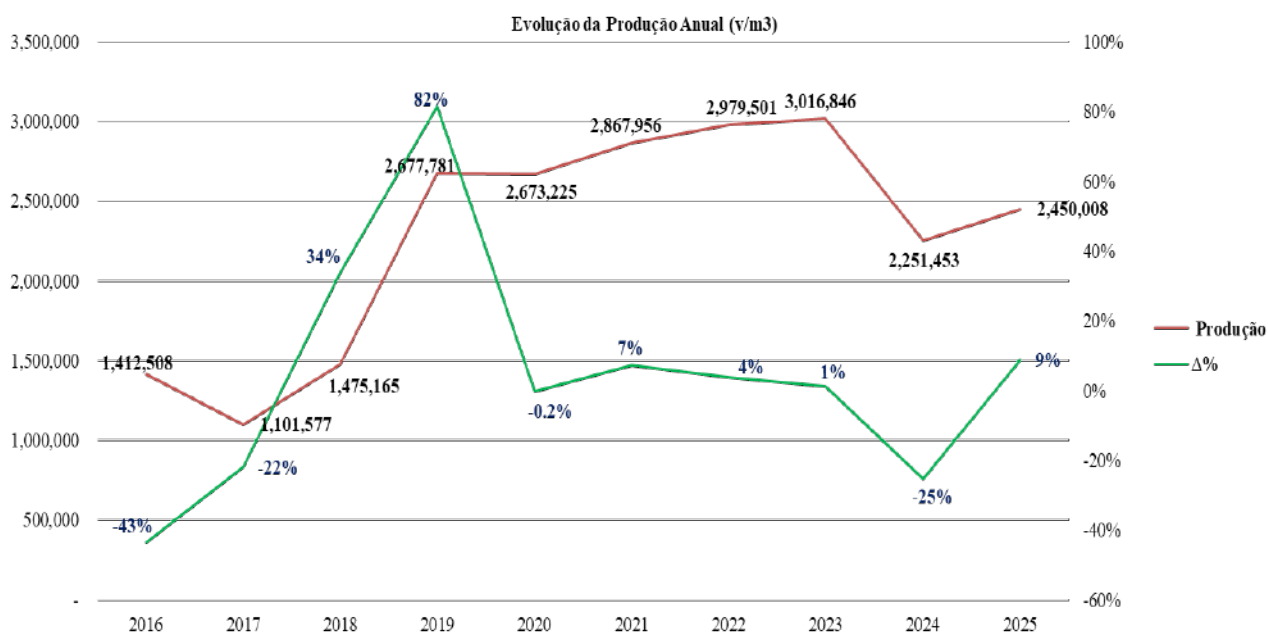
Valorizar equipas técnicas, operacionais, administrativas e de gestão, com foco na formação e requalificação para novas exigências tecnológicas.

Sustentabilidade ambiental

Promover a gestão responsável dos sedimentos, incluindo oportunidades associadas à repulsão e valorização de areias dragadas.

5. Resultados e caso de sucesso em evidência

O gráfico evidencia a evolução histórica de produção dos últimos 10 anos.



A EMODRAGA, E.P. apresenta um conjunto de resultados que evidenciam a sua experiência e relevância estratégica no sector nacional de dragagens. Entre os principais marcos destacam-se a dragagem de ampliação da bacia de manobras E15-2, em 2020, com remoção de 143.153 m³; a campanha de dragagem no Porto de Quelimane, em 2021, com remoção de 325.935 m³ e execução de 94% do plano; a aquisição e inauguração da dragueta Estoril, em 2022; o regresso da draga Macúti, em 2024, após reconstrução em Durban; e o início da implementação do Sistema de Gestão Integrado, em 2025, nas normas ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001.

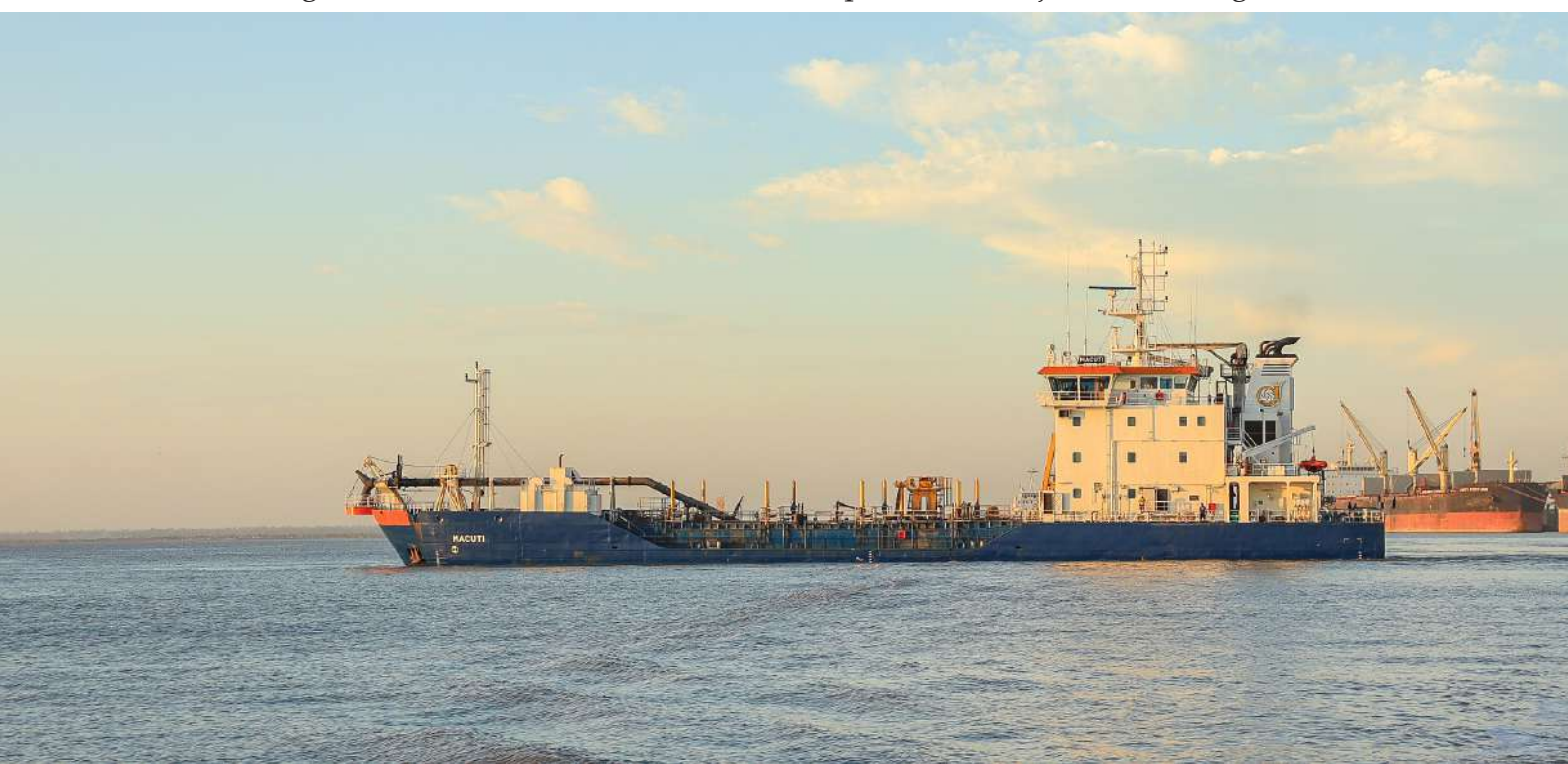


6. Mensagem para visitantes, investidores e parceiros

A EMODRAGA, E.P. apresenta-se na FACIM 2026 como parceira estratégica para a modernização da capacidade nacional de dragagem, a segurança da navegação e o fortalecimento dos corredores logísticos. A Empresa procura mobilizar parcerias técnicas, financeiras e institucionais que permitam concretizar projectos estruturantes, elevar a produtividade e assegurar a sustentabilidade das operações portuárias em Moçambique.

7. Sugestões de elementos gráficos e fotografias

- Mapa simples dos portos e zonas de intervenção da EMODRAGA, com destaque para Beira, Maputo e Quelimane.
- Fotografias de dragas, batelões, equipas técnicas e operações de manutenção de canais.
- Infografia dos investimentos estruturantes por valor e objectivo estratégico.





CIVITAS PARTNERS GROUP

Logística Integrada para Ligar Moçambique de Norte a Sul



A Civitas Partners Group é um operador logístico integrado com presença operacional de Rovuma a Maputo, oferecendo soluções completas de cabotagem marítima, bunkering e operações portuárias. O Grupo posiciona-se como parceiro estratégico para o desenvolvimento económico de Moçambique, conectando regiões, mercados e oportunidades ao longo da costa nacional.

Cabotagem Marítima Nacional

A Civitas Partners, SA opera seis embarcações em dois serviços regulares: o Lurio Service, que liga Maputo, Beira, Nacala, Pemba e Afungi através de dois navios porta-contentores com capacidade de 450 TEUs cada; e o Mocimboa Service, que conecta Nacala, Pemba, Mocimboa da Praia e Afungi com quatro LCTs de 120 TEUs cada. A frota total supera 1 000 contentores de variados tipos (20', 40', HC, Flat Rack, Open Top), respondendo a múltiplos segmentos de carga.

Bunkering e Abastecimento Marítimo

A Civitas Logistics, LDA assegura serviços de bunkering nos portos de Nacala e Maputo, com disponibilidade para outras localidades. A operação conta com seis navios-tanques (dois em Maputo e quatro em Nacala), garantindo abastecimento contínuo e fiável a embarcações nos principais corredores marítimos nacionais.

Infra-estruturas Portuárias no Norte

O Grupo gere infra-estruturas estratégicas no norte do país: a CP Porto, LDA opera o Porto de Mocimboa da Praia, e a CP Terminals, LDA gere a respectiva Terminal de Combustível. Estas unidades suportam o ecossistema de projectos de petróleo e gás da bacia do Rovuma, bem como as operações logísticas da região Norte. Em Pemba, o Grupo disponibiliza ainda soluções de armazenagem e movimentação de carga na Terminal de Carga Geral (PBT).

Contributo para o Programa Quinquenal 2025–2029

- Os projectos da Civitas estão directamente alinhados com as prioridades nacionais de desenvolvimento:
- Conectividade nacional: a cabotagem aproxima o Sul, Centro e Norte através de uma rede marítima regular, reduzindo a dependência do transporte rodoviário de longa distância.
- Redução de custos logísticos: alternativa marítima competitiva para grandes volumes de carga, melhorando a previsibilidade das cadeias de abastecimento.

- Desenvolvimento do Norte e Centro: a ligação marítima a Nacala, Pemba e Afungi reforça a integração económica e o acesso a bens, equipamentos e matérias-primas.
- Apoio à industrialização: soluções logísticas para FMCG, mineração, energia, petróleo e gás, construção e comércio, suportando grandes projectos estratégicos.
- Criação de emprego e sustentabilidade: expansão das operações marítimas gera emprego directo e indirecto, desenvolve competências nacionais e reduz emissões face ao transporte rodoviário.

Presença na FACIM 2026

A participação da Civitas na Feira Internacional de Maputo é a oportunidade para apresentar a visão de “Moçambique conectado pelo mar”, reforçar parcerias e estabelecer novas relações de negócio com empresas nacionais e internacionais. O Grupo continua a investir em frota, infra-estruturas e soluções logísticas para transformar a costa moçambicana num corredor estratégico de desenvolvimento económico.

De Rovuma a Maputo. Do porto ao destino. Uma plataforma logística integrada ao serviço de Moçambique.





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

Capítulo 3 **LOGÍSTICA**

61ª edição |  **FACIM 2026**

1. Principais projectos expostos na FACIM

Quem somos e o que fazemos



A CPMZ – Companhia do Pipeline Moçambique-Zimbabwe é uma empresa moçambicana – de capitais mistos, Estado Moçambicano e privados – que assegura, de forma ininterrupta desde 1982, 24 horas por dia e 365 dias por ano, o transporte de produtos petrolíferos por oleoduto desde o porto da Beira até ao Zimbabwe (Feruka).

Somos movidos pela visão estratégica – partilhada com o Governo do Zimbabwe – de assegurar que o oleoduto Beira-Harare se torne o transportador preferencial de produtos refinados para o hinterland.

O que nos diferencia?

- Uma visão estratégica de futuro, assente num sólido plano de operações e investimentos em curso.
- Engenharia de última geração, com tecnologia, equipamentos e processos de referência mundial.
- Operações que obedecem aos mais elevados níveis de segurança e protecção ambiental, cumprindo estritamente todos os padrões nacionais e internacionais.
- Investimento contínuo na formação, tecnologia e inovação.
- Equipa com décadas de experiência acumulada em operações de transporte petrolífero.
- Estabilidade de gestão e financeira, num percurso de excelentes resultados.
- Um compromisso profundo com a comunidade ao longo da servidão, através de uma política consistente de responsabilidade social.





Investimentos e projectos estruturantes

No nosso stand da FACIM damos destaque ao nosso plano de expansão:

Ancorados em previsões de procura crescente e na visão de tornar o pipeline Beira-Harare no transportador preferencial da África Austral, estamos a expandir a nossa capacidade. Actualmente encontra-se em execução a expansão da capacidade do oleoduto da CPMZ para 5 milhões de m³. Entretanto, já estamos preparados para ir mais além e responder a qualquer cenário de evolução da procura do Zimbabwe e dos países do hinterland, através da futura substituição por um tubo de maior diâmetro. E estamos em condições de o fazer sem parar de bombear, tal como já aconteceu no passado, quando substituímos a velha tubagem por uma nova (ver ponto 4).

O sucesso da infraestrutura da CPMZ não é fruto do acaso: é o resultado de décadas de investimento, planeamento estratégico e colaboração regional. Mais do que acompanhar a procura, a CPMZ tem sabido antecipá-la:

Plano de expansão	Ano	Descrição	Capacidade
Cenário inicial	—	Ponto de partida do programa de expansão	1,6 milhões m ³ /ano
Fase 0	2014	Introdução de um agente redutor de resistência (DRA) no interior do oleoduto	2,2 milhões m ³ /ano
Fase 1	2024	Nova capacidade inaugurada através da renovação das plataformas de bombagem da Beira e de Mafora	3 milhões m ³ /ano
Fase 2	2025–2027	Conclusão do estudo de detalhe de engenharia. Construção de duas novas estações satélite que elevam a capacidade instalada do pipeline para 5 milhões de m ³ /ano.	5 milhões m ³ /ano
Fase 3	Futuro	Substituição por um tubo de maior diâmetro, num cenário em que a procura regional exceda os 5 milhões m ³ /ano	> 5 milhões m ³ /ano

Bombagem em série: interconexão Beira-Harare

O desenvolvimento de um novo contexto operacional de bombagem em série, em cooperação com a Petrozim Line (PZL), está em curso desde 2022. A operacionalização desta interconexão entre o oleoduto CPMZ (Beira-Feruka) e o oleoduto PZL (Feruka-Harare) possibilita diferentes modalidades de distribuição do combustível:

- Directamente em Harare; ou
- Directamente em Feruka; ou
- Num modelo misto em que parte do produto fica em Feruka e outra parte segue para Harare.

2. Investimentos e projectos estruturantes

Ver ponto anterior

3. Contribuição para o cumprimento do Programa Quinquenal do Governo (2025–2029)

Enquanto empresa moçambicana, CPMZ contribui de forma consistente para o cumprimento do Programa Quinquenal do Governo (2025–2029), através do sector dos transportes e logística, nomeadamente:

- O programa de modernização e expansão do oleoduto traduz o compromisso da CPMZ com o desenvolvimento de infraestruturas económicas resilientes, capazes de acompanhar o crescimento da procura e de consolidar a Beira como plataforma logística e energética regional.
- Ao assegurar o transporte eficiente, seguro e ininterrupto de combustíveis pelo Corredor da Beira, apoia a segurança energética da região e reforça a competitividade dos corredores de desenvolvimento, promovendo a ligação entre os mercados e o crescimento económico.
- O modelo de gestão da CPMZ assente numa parceria entre o Estado e o investimento privado é um exemplo de como a colaboração público-privada gera valor para a economia nacional, cria emprego qualificado moçambicano e atrai investimento para o sector, em linha com os objectivos do Governo.

4. Casos de sucesso e resultados

Renovação do oleoduto sem interrupção (2008–2014)

Entre 2008 e 2014, a CPMZ substituiu integralmente a tubagem do seu oleoduto por tubos novos sem interromper uma única vez as operações de bombagem um feito de engenharia raro no sector. Esta experiência tornou-se um activo estratégico: o mesmo método será replicado na fase futura de substituição do tubo por um de maior diâmetro, garantindo continuidade de abastecimento mesmo durante as obras.

Resiliência operacional: recuperação após o Ciclone Idai (a confirmar)

Em 2019, na sequência da passagem do Ciclone Idai, a CPMZ retomou o bombeamento de combustível em apenas 10 dias, demonstrando uma elevada capacidade de resposta e de recuperação perante choques externos e reforçando a confiança do Zimbabwe e da região na fiabilidade do oleoduto.

Aumento da capacidade (2024)

Em Janeiro de 2024, a CPMZ inaugurou a nova capacidade de 3 milhões de m³/ano, correspondente à Fase 1 do projecto de expansão do oleoduto, iniciada em 2018. O aumento de 2,2 para 3 milhões de m³/ano, mais 36% foi conseguido através da renovação das plataformas de bombagem da Beira e de Maforga, reforçando a capacidade de resposta da Companhia à procura crescente de combustíveis do Zimbabwe e do hinterland.



Estudo de engenharia (2026)

Em 2026, a CPMZ concluiu o estudo de detalhe de engenharia que sustenta a Fase 2 do seu plano de expansão. Este trabalho técnico, conduzido segundo os mais elevados padrões internacionais, definiu a solução para elevar a capacidade do oleoduto Beira–Feruka para 5 milhões de m³/ano, através da incorporação de duas novas estações de bombagem, nas províncias de Sofala e Manica. Um marco que traduz o rigor e a visão de longo prazo com que a Companhia prepara cada etapa do seu crescimento.

Lançamento da primeira pedra das novas estações de bombagem

(1 de setembro de 2026)

As duas novas estações de bombagem previstas na Fase 2, em Nhamatanda (Sofala) e Messica (Manica), terão o lançamento da primeira pedra a 1 de setembro de 2026, com a presença dos Presidentes de Moçambique e do Zimbabwe. A cerimónia decorre precisamente na semana da FACIM 2026, reforçando junto dos visitantes da feira a dimensão estratégica do projecto e o compromisso dos dois países com o corredor Beira-Harare.

Responsabilidade Social ao serviço das comunidades

A cultura empresarial da CPMZ assenta numa sólida tradição de responsabilidade social, construída ao longo de mais de 40 anos. Ao longo do traçado do oleoduto, no Corredor da Beira, a Companhia planeia, financia e gere os seus próprios projectos junto das comunidades locais, com foco prioritário no acesso à saúde e à educação. Da construção de escolas e de fontes de água potável à distribuição de material escolar e bicicletas. Um compromisso concreto para que as comunidades sejam mais prósperas, saudáveis e instruídas.

Resultados que comprovam a eficiência e resiliência da CPMZ:

- Mais de 40 anos de abastecimento ininterrupto de combustível ao Zimbabwe e ao hinterland, em regime 24/7;
- Operações certificadas a nível ambiental e energético, mantidas em plena conformidade legal, suportadas por infraestruturas robustas e tecnologia state-of-the-art;
- Gestão operacional assente em quadros técnicos 100% moçambicanos;
- Uma capacidade instalada que evoluiu de 1,6 para 3 milhões de m³/ano, num percurso de expansão gradual rumo aos 5 milhões de m³/ano em 2027.



Sólido Modelo de Governação e Equipa 100% Moçambicana

294 quilómetros de tubagem, com infraestruturas e soluções que estão na vanguarda da indústria. Tudo controlado por um sistema avançado de monitorização, em tempo real e com segurança. Engenharia de ponta. Segurança máxima.

E, por detrás da tecnologia, os nossos maiores ativos: um sólido e estável modelo de governação, assente num diálogo contínuo, transparente e exigente entre o accionista público e o accionista privado, e uma equipa 100% moçambicana, altamente qualificada e com décadas de experiência acumulada em operações de transporte petrolífero. Estas duas traves mestras estão na base da produção de resultados económicos consistentemente positivos, criando valor, ao longo de décadas, para a economia moçambicana e para os accionistas.





CONTEÚDO INSTITUCIONAL PARA A BROCHURA DO MTL - FACIM 2026

No âmbito da concessão de dez anos, a GTSA promove um programa integrado de investimentos avaliado em 980 milhões de meticais, estruturado em cinco projectos-chave para modernizar a logística, melhorar a fluidez do tráfego e reforçar a integração regional.

1. QUEM SOMOS

A Gestão de Terminais, S.A. - GTSA é a concessionária responsável pela gestão do Terminal Internacional Rodoviário de Mercadorias (TIRO) do Km 4, em Ressano Garcia. O terminal constitui uma infraestrutura estratégica para o desembarço aduaneiro de todos os veículos de carga que atravessam a principal fronteira terrestre entre Moçambique e a África do Sul, sendo o maior terminal de mercadorias da Direção Regional Sul de Moçambique e uma das maiores fontes de receita do Estado.

2. Nossas actividades

A natureza da actividade da GTSA é essencialmente operacional e logística. O terminal é responsável pelo estacionamento de todas as viaturas que aguardam o desembarço aduaneiro, bem como pelo armazenamento e manuseamento de cargas consolidadas.

Inserido no Corredor de Maputo, o Terminal - TIRO do Km 4 contribui para:

- Assegurar a guarda em boa ordem de todas as mercadorias que aguardam o desembarço aduaneiro;
- Facilitação do comércio nacional e regional;
- Assegurar a integridade da receita do Estado;
- Redução dos congestionamentos na zona fronteiriça;
- Reforço da segurança e do controlo operacional;
- Melhoria da ligação entre a fronteira, a EN4 e o Porto de Maputo;
- Aumento da eficiência e competitividade do Corredor de Maputo.



3. CINCO PROJECTOS-CHAVE

PROJECTO 01 | MODERNIZAÇÃO DO TERMINAL RODOVIÁRIO DE CARGAS DO KM 4

O projecto prevê a modernização e requalificação do Terminal Internacional Rodoviário de Cargas do Km 4, com o objectivo de aumentar a capacidade de processamento, melhorar a circulação interna e reforçar a eficiência das operações de carga.

O novo modelo operacional permitirá distinguir as viaturas elegíveis para processamento simplificado daquelas que necessitem de verificação ou processamento adicional no interior do terminal.

PROJECTO 02 | LINHAS EXPRESSO PARA CAMIÕES DE MINERAIS

Embora articuladas com o projecto de modernização do Km 4, as Linhas Expresso constituem um projecto específico, com um orçamento dedicado de 120 milhões de meticais.

As Linhas Expresso serão implantadas no lado oposto da EN4, em frente ao Terminal do Km 4, e serão destinadas prioritariamente ao processamento dos camiões que transportam minerais. Esta solução responde à actual composição do tráfego da GTSA, no qual os camiões de minerais representam aproximadamente 60% do movimento total. Na primeira fase serão construídas quatro Linhas Expresso, estando prevista a possibilidade de expansão para oito linhas numa segunda fase. Os camiões de minerais que cumpram os critérios de elegibilidade serão processados directamente nas Linhas Expresso. As viaturas que não cumpram os requisitos estabelecidos, apresentem irregularidades ou necessitem de procedimentos adicionais serão encaminhadas para a área interna do Terminal do Km 4.

PROJECTO 03 | DIGITALIZAÇÃO E AUTOMAÇÃO DOS PROCESSOS

A digitalização constitui uma componente central do programa de modernização do Terminal Rodoviário de Cargas do Km4. O projecto prevê a digitalização dos processos operacionais e aduaneiros realizados no terminal, assim como a instalação de sistemas destinados à monitoria, optimização e controlo das operações.

A implementação da modernização do terminal, da digitalização e das Linhas Expresso terá uma duração estimada de oito meses.

PROJECTO 04 | FRONTEIRA DE PARAGEM ÚNICA PARA PASSAGEIROS

Embora a actividade principal da GTSA esteja concentrada na gestão do terminal rodoviário de cargas, o programa de investimentos previsto na concessão inclui igualmente a construção de uma nova Fronteira de Paragem Única para Passageiros, em Ressano Garcia.

Com um orçamento estimado em 380 milhões de meticais, o projecto prevê a construção de edifícios administrativos, cabines de controlo, áreas de estacionamento, infra-estruturas tecnológicas e espaços



de apoio aos passageiros e às autoridades fronteiriças.

PROJECTO 05 | COMPLEXO HABITACIONAL

O programa de investimentos contempla ainda a construção de um complexo habitacional destinado aos funcionários públicos afectos à fronteira de Ressano Garcia. Com um orçamento estimado em 150 milhões de meticais, o projecto pretende garantir melhores condições de alojamento, descanso e bem-estar aos profissionais que asseguram diariamente o funcionamento dos serviços fronteiriços.

4. INVESTIMENTOS ESTRUTURANTES

O programa integrado de investimentos da GTSA para os dez anos da concessão está avaliado em 980 milhões de meticais.

Componente	Investimento
Modernização do Km4 e digitalização	330 milhões de meticais
Linhas Expresso	120 milhões de meticais
Fronteira de Paragem Única para Passageiros	380 milhões de meticais
Complexo Habitacional	150 milhões de meticais
INVESTIMENTO TOTAL	980 milhões de meticais

As projecções financeiras estimam que estes investimentos poderão gerar aproximadamente 4,75 mil milhões de meticais em benefícios para o Estado entre 2026 e 2035, através do pagamento da taxa de concessão, IVA, IRPC, IRPS e outras obrigações fiscais.

5. CONTRIBUIÇÃO PARA O PROGRAMA QUINQUENAL DO GOVERNO 2025-2029

Os investimentos promovidos pela GTSA estão alinhados com os objectivos do Programa Quinquenal do Governo 2025-2029, particularmente nas áreas de transporte e logística, modernização de infra-estruturas, transformação digital e integração dos mercados.

A contribuição da GTSA materializa-se através de:

- Modernização do principal terminal rodoviário de cargas de Ressano Garcia;
- Aumento da eficiência e competitividade do Corredor de Maputo;
- Facilitação da circulação de mercadorias e passageiros;
- Redução dos tempos e custos das operações fronteiriças;
- Melhoria da ligação entre a fronteira, a EN4 e o Porto de Maputo;
- Digitalização e automatização dos processos;
- Reforço da segurança rodoviária e fronteiriça;
- Fortalecimento do comércio e da integração regional;
- Incremento das receitas fiscais e de concessão para o Estado;
- Melhoria das condições de alojamento dos funcionários públicos;
- Criação de emprego e oportunidades para fornecedores locais.

Por meio destes investimentos, a GTSA contribui para consolidar Moçambique como uma plataforma logística regional moderna, eficiente e competitiva.

6. CASO DE SUCESSO

MELHORIA DA FLUIDEZ DO TRÁFEGO DE CARGAS EM RESSANO GARCIA

A melhoria da circulação rodoviária de cargas em Ressano Garcia demonstra os resultados que podem ser alcançados através da coordenação entre o Governo, a GTSA, as autoridades fronteiriças, os operadores logísticos e as entidades sul-africanas.

No final de 2025, a região registou períodos de congestionamento com filas de camiões que se estendiam por cerca de 20 quilómetros ao longo da EN4 e elevados tempos de espera.

As medidas operacionais transitórias implementadas permitiram ultrapassar o congestionamento e reduzir significativamente os tempos de atendimento. Em Abril de 2026, o tempo médio de espera durante os dias úteis situava-se entre 20 e 30 minutos, sendo os camiões atendidos, de modo geral, em menos de duas horas.

A modernização do Terminal do Km 4, a construção das Linhas Expresso e a digitalização dos processos permitirão transformar estas melhorias transitórias numa solução estrutural e sustentável, adequada ao crescimento do tráfego rodoviário de cargas no Corredor de Maputo.

7. PRINCIPAIS INDICADORES

10 anos	Prazo da concessão da GTSA
980 milhões de meticais	Investimento global nos projectos
330 milhões de meticais	Modernização do Km 4 e digitalização
120 milhões de meticais	Construção das Linhas Expresso
380 milhões de meticais	Construção da FPU para passageiros
150 milhões de meticais	Construção do complexo habitacional
60% do movimento da GTSA	Representado por camiões de minerais
De 60 para cerca de 5 minutos	Redução esperada no processamento dos camiões de minerais
4 Linhas Expresso	Primeira fase, com possibilidade de expansão para 6 linhas
4,75 mil milhões de meticais	Benefícios projectados para o Estado entre 2026 e 2035

8. CONTACTOS

GESTÃO DE TERMINAIS, S.A. - GTSA

Terminal Internacional Rodoviário de Cargas do Km 4

EN4, Km 4, Ressano Garcia - Moçambique

Telefone: +258 84 389 9696 | E-mail: info@gtsa.co.mz | Website: www.gtsa.co.mz



Company Profile



Established by the Cross-border Road Transport Act 4 of 1998, the Cross-Border Road Transport Agency (C-BRTA) supports the South African economy by facilitating the seamless movement of goods and passengers across various borders that link South Africa and the neighbouring countries. Through the reduction of operational constraints, regulating market access and issuing permits, the C-BRTA plays a vital role in the socio-economic development of South Africa and the Southern African Development Community (SADC) region. Furthermore, the Agency executes its mandate through the implementation of the four core functions, namely, Advisory, Regulation, Facilitation, and Law Enforcement. The Agency provides a dedicated service to cross-border road transport operators in the form of licensing commercial operators to convey passengers or goods, as well as providing the necessary support to the rapidly growing small and medium cross-border road transport businesses.

In addition, the C-BRTA serves as a critical authority that advises the Department of Transport on pertinent issues concerning the cross-border road transport industry.

WHAT WE DO

The C-BRTA provides a range of services that support the cross-border road transport industry, including:

- Issuing cross-border permits for passenger and freight operators.
- Regulating access to the cross-border road transport market.
- Providing advisory and information services to operators and stakeholders.
- Facilitating the removal of operational barriers along regional transport corridors.
- Supporting the development of small and medium cross-border transport enterprises.
- Promoting compliance through monitoring, inspections and law enforcement activities.

Information on the different categories of cross-border permits is available on the C-BRTA website:

www.cbrta.co.za.

C-BRTA'S PARTICIPATION AT FACIM

FACIM is one of the largest multi-sector trade and investment exhibitions in Mozambique, bringing together governments, investors, businesses and industry stakeholders from across the SADC region. Participation in FACIM provides the C-BRTA with an opportunity to strengthen its presence within the regional trade environment while showcasing its role in enabling safe, efficient and seamless cross-border road transport between South Africa, Mozambique and the broader SADC region.

Through its participation, the Agency aims to:

- Promote cross-border transport services by educating transport operators, traders and logistics businesses about permit requirements, compliance processes and available support.
- Support regional trade by demonstrating how effective cross-border road transport regulation

facilitates the movement of passengers and freight across borders.

- Build strategic partnerships with government institutions, border authorities, transport associations, exporters, importers, investors and other key stakeholders.
- Showcase digital and customer-focused services, including online permit application channels and service improvements that simplify business processes for operators.
- Address industry challenges by engaging stakeholders on corridor delays, non-tariff barriers, permit-related matters and other operational constraints affecting cross-border transport.
- Advance regional integration by reinforcing the C-BRTA's contribution to safe, reliable and compliant cross-border road transport in support of regional economic development.
- Support enterprise development by sponsoring six participants from the C-BRTA Incubation Programme to exhibit at FACIM, providing them with exposure to regional markets, strategic partnerships and new business opportunities.

WHY VISIT THE C-BRTA AT FACIM?

FACIM is one of the region's leading trade and investment exhibitions, bringing together government institutions, businesses, investors and industry leaders from across Southern Africa.

The C-BRTA's participation demonstrates its commitment to strengthening regional connectivity and supporting efficient cross-border transport.

Visit our stand to learn more about:

- Cross-border permit requirements.
- Passenger and freight transport services.
- Digital permit application channels.
- Regulatory compliance requirements.
- Industry support programmes.
- Opportunities for transport operators.

Success Story: Incubation Programme and FACIM Participation

Developing the Next Generation of Cross-Border Operators

The C-BRTA Incubation Programme demonstrates the Agency's commitment to enterprise development within the transport sector.

Launched on **24 April 2026**, the programme currently supports **36 participants** across three categories:

- **New entrants (11):** participants with no prior experience in the sector.
- **Domestic operators (19):** operators conducting local and provincial operations.
- **Existing cross-border operators (6):** operators already active in the cross-border space and seeking to upscale their businesses.

As part of this initiative, six existing cross-border operators will participate in FACIM, providing them with valuable opportunities to showcase their businesses, build regional networks and explore new markets.

OUR COMMITMENT

Facilitating the seamless movement of passengers and goods across the SADC region is what we do best as the C-BRTA. We remain committed to our mandate through the execution of our core functions, namely, Advisory, Regulation, Facilitation, and Law Enforcement and we will continue advising the Department of Transport and the region on pertinent issues concerning the cross-border road transport industry.



CONNECT WITH US

Tel: (012) 471 2000

Website: www.cbrta.co.za

Facebook: @cbrtaza

Twitter: @cbrta_za

Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral (PCCAA - SATCP)



Da Produção ao Mercado Internacional

Integrando Cadeias Logísticas para Impulsionar o Comércio Regional

O Projecto de Comércio e Conectividade da África Austral (PCCAA/SATCP), implementado pelo Ministério dos Transportes e Logística com financiamento do Banco Mundial, promove a integração económica regional através de investimentos que reduzem o tempo e os custos do comércio, modernizam a logística e reforçam a competitividade dos corredores de desenvolvimento.

Mais do que um conjunto de investimentos isolados, o PCCAA integra toda a cadeia logística, ligando o pequeno produtor aos mercados regionais e internacionais.

Uma cadeia logística integrada:

Pequeno Produtor → Agregador → Mercado Grossista → Laboratório → Certificação SPS → Janela Única → Troca Electrónica de Dados Aduaneiros → Posto de Fronteira de Paragem Única → Corredor Logístico → Porto → Exportação

Ao longo desta cadeia, o Projecto realiza investimentos estruturantes que reduzem tempos e custos, simplificam procedimentos, reforçam a qualidade dos serviços públicos e aumentam a competitividade dos produtos moçambicanos nos mercados regional e internacional.

Produzir

O desenvolvimento económico começa na produção. Através do Fundo Catalítico de Inovação e Demonstração (FCID), o PCCAA apoia empresas privadas em parceria com pequenos produtores, promovendo o aumento da produtividade, a transformação agro-industrial, a criação de emprego e o acesso aos mercados.

Na II Edição do FCID, o Projecto financia 14 subprojectos implementados nos Corredores da Beira e de Nacala, abrangendo as províncias de Manica, Sofala, Tete, Zambézia, Nampula e Niassa, nas cadeias de valor dos cereais, oleaginosas, sementes, algodão, macadâmia, pescado, pecuária, insumos agrícolas, embalagem e agro-indústria.

15 a 19 DEZ. 2025
Hotel Polana, Maputo

COMÉRCIO & CONECTIVIDADE
BANCO MUNDIAL





Principais resultados

- USD 7,46 milhões em subvenções atribuídas às empresas beneficiárias;
- USD 10,1 milhões de investimento privado mobilizado;
- USD 8,30 milhões em vendas realizadas;
- 63.705 pequenos produtores integrados nas cadeias de valor;
- 14.200 beneficiários directos;
- 119 empregos já criados, com previsão de atingir 642 postos de trabalho permanentes.

O FCID está a fortalecer o sector privado, aumentar o rendimento das famílias rurais, criar emprego e tornar as cadeias de valor agrícolas mais competitivas, contribuindo para o desenvolvimento económico sustentável das regiões abrangidas pelo Projecto.

Comercializar

Uma comercialização eficiente é essencial para aumentar a competitividade das cadeias de valor e reduzir as perdas pós-colheita. Para esse efeito, o PCCAA está a construir os Mercados Grossistas de Mandimba (Niassa) e Milange (Zambézia), infra-estruturas que irão melhorar o armazenamento, organizar a comercialização agrícola e facilitar o comércio transfronteiriço com o Malawi.

Impacto

Os Mercados Grossistas irão reduzir as perdas pós-colheita, aumentar o rendimento dos produtores, fortalecer a ligação entre produtores, comerciantes e mercados, dinamizar as economias locais e promover um comércio agrícola mais organizado e competitivo.

Certificar

A competitividade das exportações depende da capacidade de garantir produtos que cumpram os requisitos sanitários, fitossanitários e de qualidade exigidos pelos mercados. Para esse efeito, o PCCAA está a construir e equipar os novos Laboratórios Regionais do MAAP e do INIP, na Província de Nampula.

Impacto

Os novos laboratórios permitirão reduzir os tempos de análise, reforçar a certificação sanitária e fitossanitária, melhorar a rastreabilidade dos produtos, aumentar a capacidade nacional de controlo da qualidade e facilitar o acesso dos produtos moçambicanos aos mercados regional e internacional.

Digitalizar

A digitalização dos procedimentos constitui um dos principais pilares da facilitação do comércio. Para esse efeito, o PCCAA implementa os Sistemas de Gestão de Informação Sanitária e Fitossanitária para o MAAP, INIP e INNOQ, integrados com a Janela Única Electrónica.

Impacto

Os sistemas permitirão a submissão electrónica de pedidos, a emissão digital de certificados, a partilha automática de informação entre instituições, a redução dos tempos de licenciamento e uma maior transparência, tornando os processos de importação e exportação mais rápidos, seguros e eficientes.

Facilitar o Comércio

O comércio regional exige procedimentos harmonizados entre os países.

Neste contexto, o PCCAA apoiou a negociação, revisão e implementação de importantes instrumentos jurídicos entre Moçambique, Malawi e Zâmbia.

Principais resultados

Acordo Bilateral para Implementação dos Postos de Fronteira de Paragem Única (OSBP);

- Memorando de Entendimento entre o Malawi Bureau of Standards e o INNOQ;
- Acordo Revisto do Corredor de Desenvolvimento de Nacala;
- Acordo Tripartido de Transporte Rodoviário;
- Revisão do Acordo Tripartido de Transporte Ferroviário;
- Regime Simplificado de Comércio;
- Memorando de Entendimento sobre o Border Pass.
- Memorando de Entendimento sobre a Troca Electrónica de Dados Aduaneiros.

Até Junho de 2026, o Projecto apoiou a harmonização de oito instrumentos jurídicos regionais, criando as bases para uma circulação mais eficiente de pessoas, mercadorias e serviços.

Paralelamente, encontra-se em implementação o sistema de Troca Electrónica Segura de Dados Aduaneiros entre Moçambique, Malawi e Zâmbia.

Esta plataforma permitirá:

- partilha automática de informação entre administrações aduaneiras;
- redução da duplicação de procedimentos;
- reforço da gestão de risco;
- combate à fraude;
- aceleração do desalfandegamento;
- redução dos custos do comércio.



A implementação destas reformas contribuirá para

aumentar a previsibilidade das operações logísticas e reforçar a integração económica regional.

Transportar

Corredores eficientes são essenciais para uma cadeia logística competitiva. Para esse efeito, o PCCAA implementou o Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM), um sistema regional que monitoriza continuamente o desempenho dos corredores, fronteiras e portos, produzindo informação fiável para apoiar a gestão logística, orientar investimentos e avaliar o impacto das reformas. O CPMM permite medir, com dados objectivos, o impacto das reformas implementadas pelo Projecto e apoiar decisões de investimento e gestão dos corredores.

Principais resultados

- 70,09 horas de tempo médio de trânsito no Corredor Nacala–Lusaka;
- 57 minutos de tempo médio de travessia fronteiriça;
- 88,2% de redução no tempo médio de travessia das fronteiras;
- melhorias significativas nos postos fronteiriços de Milange–Muloza, Zóbuè–Mwanza e Calómuè–Dedza.



O CPMM permite aumentar a previsibilidade do transporte, reduzir custos logísticos, melhorar o desempenho portuário e reforçar a competitividade do Corredor de Desenvolvimento de Nacala, disponibilizando informação estratégica para a tomada de decisões.

Impacto

A implementação do CPMM permite:

- reduzir custos logísticos;
- diminuir tempos de transporte;
- aumentar a previsibilidade das cadeias de abastecimento;
- melhorar a competitividade dos corredores;
- apoiar decisões de investimento em infra-estruturas;
- fortalecer o posicionamento de Moçambique como plataforma logística regional.



Promover o Corredor de Desenvolvimento de Nacala

Para assegurar a sustentabilidade das reformas implementadas, o PCCAA apoiou a criação e institucionalização do Secretariado do Corredor de Desenvolvimento de Nacala, sediado na cidade de Tete.

O Secretariado assegura a coordenação permanente entre Moçambique, Malawi e Zâmbia, garantindo a continuidade das reformas e promovendo o Corredor de Desenvolvimento de Nacala como plataforma logística regional. A sua institucionalização constitui um marco importante para a sustentabilidade do Corredor, assegurando um mecanismo permanente de coordenação regional.

O PCCAA em Números (esta informação pode ser colocada em gráficos para não parecer repetitivo)

Desenvolvimento das Cadeias de Valor

- 14 subprojectos financiados pelo FCID;
- USD 7,46 milhões em subvenções concedidas;
- USD 10,1 milhões de investimento privado mobilizado;
- USD 8,30 milhões em vendas realizadas pelas empresas apoiadas;
- 63.705 pequenos produtores integrados nas cadeias de valor;
- 14.200 pequenos produtores beneficiários directos;
- 119 novos empregos criados (82 homens e 37 mulheres);
- 52,3% de crescimento nas vendas das empresas beneficiárias.

Facilitação do Comércio

- 8 instrumentos jurídicos regionais harmonizados;
- implementação da Troca Electrónica Segura de Dados Aduaneiros entre Moçambique, Malawi e Zâmbia;
- implementação dos Sistemas de Gestão de Informação Sanitária e Fitossanitária no MAAP, INIP e INNOQ;
- criação do Secretariado do Corredor de Desenvolvimento de Nacala.
- Desempenho Logístico
- 70,09 horas de tempo médio de trânsito no Corredor Nacala–Lusaka;
- 57 minutos de tempo médio de travessia fronteiriça;

- 2h15min de permanência média dos camiões nos recintos portuários;
- 22 horas de permanência média dos navios em fundeadouro;

Um Corredor Mais Competitivo para uma Economia Mais Forte

O PCCAA demonstra que a competitividade do comércio não depende apenas de estradas, portos ou fronteiras. Depende da integração eficiente de toda a cadeia logística, desde a produção até à exportação.

Ao apoiar os pequenos produtores, fortalecer as cadeias de valor, construir mercados grossistas, modernizar os laboratórios nacionais, digitalizar os processos de importação e exportação, harmonizar procedimentos entre países, implementar sistemas inteligentes de monitoria dos corredores e reforçar a cooperação regional, o Projecto está a transformar a forma como Moçambique produz, comercializa e exporta.

O resultado é uma cadeia logística mais eficiente, previsível e competitiva, que reduz custos, cria emprego, atrai investimento privado, aumenta as exportações e consolida Moçambique como uma plataforma logística estratégica para a África Austral.

Ao integrar investimentos em toda a cadeia logística, o PCCAA contribui para um comércio mais eficiente, uma economia mais competitiva e uma integração regional mais forte.

Ao invés do modelo tradicional baseado em carga em trânsito, Moçambique, por intermédio do PCCAA, estabelece de forma gradual um modelo de negócio logístico assente no mapeamento dos principais nós logísticos, conexões funcionais e rotas de distribuição e circulação. Este novo modelo visa maximizar o aproveitamento das zonas económicas especiais e criar novas oportunidades logísticas, o que significa um desenvolvimento orientado pela carga: transformar Moçambique num Polo Logístico e Centro Regional de Distribuição (RDC), com maior capacidade de identificar as necessidades da região e atrair cargas tanto do mercado regional como internacional, para distribuição no território e além-mar, convertendo a actividade num modelo de negócio sustentável.

PCCAA – Ligando a Produção aos Mercados. Conectando Moçambique ao Futuro.

O PCCAA EM NÚMEROS

Um Corredor Mais Competitivo para uma Economia Mais Forte

DESENVOLVIMENTO DAS CADEIAS DE VALOR



FACILITAÇÃO DO COMÉRCIO



DESEMPENHO LOGÍSTICO



PCCAA - Ligando a Produção aos Mercados. Conectando Moçambique ao Futuro.



República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística



Capítulo 4 **AÉREA**

61ª edição |  **FACIM 2026**





Air Mozambique: Uma Companhia em Transformação ao Serviço de Moçambique

Mais capacidade, maior conectividade e uma nova ambição para a aviação nacional

A Air Mozambique participa na FACIM num momento de transformação da companhia aérea de bandeira nacional. Em Agosto de 2026, este processo ganhou expressão concreta com o reforço da capacidade operacional, a incorporação de duas aeronaves Embraer 190 e a expansão da conectividade doméstica, com a Beira a assumir progressivamente uma posição estratégica na ligação entre as regiões Centro e Norte do País.

Estas mudanças inserem-se num processo mais amplo de recuperação da companhia, orientado para uma operação mais eficiente e consistente, para a melhoria da experiência do passageiro, para a valorização dos colaboradores e para o reforço progressivo da confiança dos passageiros, parceiros e demais públicos.

É neste contexto - e não como um processo isolado — que surge a nova marca Air Mozambique, enquanto expressão visível de uma companhia que procura evoluir, modernizar-se e reforçar a sua capacidade de servir Moçambique.

Duas novas aeronaves, mais capacidade para voar

Este processo ganha expressão concreta com a incorporação de duas aeronaves Embraer 190, baptizadas “Limpopo” e “Zambeze”, que passaram a integrar a frota própria da companhia.

A aeronave “Limpopo” realizou o seu primeiro voo comercial na rota Maputo–Nacala, enquanto o “Zambeze” iniciou a sua operação na ligação Maputo–Beira, reforçando a capacidade da companhia nas principais ligações domésticas.

A entrada em operação destas aeronaves representa um marco importante para a Air Mozambique. Além de aumentar a capacidade disponível, contribui para criar melhores condições para o reforço da regularidade dos serviços, para uma maior disponibilidade operacional e para o desenvolvimento da rede doméstica.

A incorporação dos E190 assinala, assim, a transição de uma fase de recuperação da capacidade operacional para um ciclo de consolidação e expansão da conectividade aérea nacional.





Beira: um novo centro de conectividade nacional

Moçambique cada vez mais próximo!

Voe directo da Beira para: Quelimane, Tete, Nampula, Nacala, e Pemba

Sem passar por Maputo

ROTA	A PARTIR DE
BEIRA ➔ NAMPULA	8.840 MZN
BEIRA ➔ NACALA	8.840 MZN
BEIRA ➔ PEMBA	9.506 MZN
BEIRA ➔ TETE	8.040 MZN
BEIRA ➔ QUELIMANE	8.040 MZN
BEIRA ➔ LICHINGA	9.506 MZN

Paralelamente ao reforço da frota, a Air Mozambique está a redesenhar a sua rede doméstica para facilitar a mobilidade entre as diferentes regiões do País.

Neste contexto, a Beira assume uma posição estratégica, pela sua localização geográfica e pelo seu potencial económico e logístico. A cidade começa a desempenhar um papel central na ligação entre o Centro e o Norte de Moçambique, assumindo progressivamente funções de hub doméstico, enquanto centro de distribuição de passageiros entre diferentes províncias.

A partir da Beira, a companhia já opera ligações interprovinciais para destinos como Tete, Quelimane, Nampula, Nacala e Pemba, com recurso a uma aeronave CRJ-200, com capacidade para 50 passageiros, criando novas possibilidades de deslocação sem necessidade de conexão através de Maputo.

Esta abordagem permite aproximar regiões, reduzir tempos de deslocação e facilitar o acesso aos principais centros económicos e administrativos do País.

O desenvolvimento progressivo da Beira como centro de conectividade doméstica representa uma mudança importante na forma de pensar a mobilidade aérea nacional: não se trata apenas de ligar cidades, mas de construir uma rede que aproxime directamente diferentes regiões de Moçambique.



Conectar pessoas. Aproximar negócios. Desenvolver Moçambique.

uma rede aérea mais conectada produz benefícios que vão além do transporte de passageiros.

Ao aproximar províncias e mercados, a Air Mozambique contribui para facilitar viagens de negócios, estimular o turismo, apoiar a circulação de profissionais e ampliar as oportunidades de comércio e investimento entre diferentes regiões.

A posição estratégica da Beira permite igualmente potenciar a circulação de pessoas e mercadorias e reforçar a importância da cidade como plataforma económica e logística do País.

Para a companhia, o desenvolvimento desta rede representa uma oportunidade para responder de forma mais directa às necessidades do mercado nacional, ao mesmo tempo que apoia o crescimento económico e social das regiões servidas.

Uma transformação que também se faz através das pessoas

A evolução da companhia depende igualmente das pessoas. São os colaboradores, através da qualidade do atendimento, do rigor operacional e da atitude de serviço, que tornam a mudança perceptível na experiência diária dos passageiros.





Mais do que novos meios e novas ligações, o novo ciclo exige uma cultura de serviço orientada para o passageiro, capaz de fazer corresponder a evolução da operação a uma experiência de viagem progressivamente mais consistente.



Uma nova identidade para traduzir um novo ciclo

A apresentação da marca Air Mozambique, realizada a 14 de Agosto de 2026, surge neste percurso como expressão visível do novo ciclo da companhia. A identidade procura traduzir uma organização que olha para o futuro sem perder a ligação às suas raízes e à missão de aproximar Moçambique.

Mais do que assinalar uma mudança de imagem, a nova identidade procura traduzir a ambição da companhia de se afirmar como uma transportadora aérea nacional mais forte, reconhecida pela sua identidade moçambicana, pela qualidade do serviço e pela capacidade de ligar pessoas, negócios e destinos.

A nova identidade deverá, por isso, ganhar significado através de melhorias progressivas e concretas na operação, no serviço e na experiência de viagem. A sua credibilidade dependerá da capacidade de a transformação ser percebida, todos os dias, pelos passageiros e parceiros da companhia.

Uma Air Mozambique preparada para o futuro

O reforço da capacidade operacional, a entrada em operação das duas aeronaves Embraer 190, o desenvolvimento progressivo da Beira como centro de conectividade doméstica e a nova identidade fazem parte de uma mesma visão: construir uma companhia aérea nacional mais eficiente, mais conectada e com uma proposta de valor mais forte para os passageiros.





QUEM SOMOS

A **ACA - Academia Nacional de Ciências Aeronáuticas** - é resultado da reestruturação da Escola Nacional da Aeronáutica (ENA), uma entidade de formação aeronáutica de referência em Moçambique, tutelada pelo Ministro que superintende a área da aviação civil; com sede em Maputo, Av. de Angola n° 3550 Alameda do Aeroporto.



ENQ
Escola Nacional de Aeronáutica



Missão

Formar profissionais aeronáuticos, para-aeronáuticos e de áreas afins, de níveis técnico profissionais, de graduação e pós-graduação ao nível nacional.



Visão

Ser um centro de excelência académica, inovação, promovendo a segurança e sustentabilidade na aviação civil no país e na região, formando profissionais, líderes e pesquisadores para a indústria da aviação civil.



Valores

- Transparência
- Integridade;
- Excelência e inovação;
- Liderança e visão futurista;
- Segurança e eficiência.



O que fazemos

A ACA é uma instituição pública vocacionada na formação de técnicos aeronáuticos, para-aeronáuticos e de áreas afins.

Portfólio de Cursos

CURSOS APROVADOS E DISPONÍVEIS DE CURTA E MÉDIA DURAÇÃO

A ACA tem na sua carta de serviço os seguintes cursos aprovados pela Autoridade Reguladora da Aviação Civil (IACM):

N	Designação do Curso/Programa de formação	Abreviatura	Duração	Competências pós-formação	Idade Mínima
1	Controlo de Tráfego Aéreo (Aeródromo e Aproximação)	CTA/ATC - TWR, APP	20 meses	Gerir com segurança e eficiência o tráfego de aeronaves, veículos e pessoas na pista, placa e no espaço aéreo na vizinhança do aeródromo e áreas de aproximação.	18 anos
2	Controlo de Tráfego Aéreo (Controlo de Área)	CTA/ATC - ACC	3 meses	Gerir o fluxo de voos em rotas de grande altitude, prevenindo colisões e garantindo a segurança no espaço aéreo atribuído.	N/A
3	Técnico de Informação e Comunicação Aeronáutica	TICA/AIS COM	14 meses	Gerir e transmitir dados vitais para a segurança dos voos, nas frentes de Comunicações e informação Aeronáuticas (AIS/COM) e Apoio Operacional.	18 anos
4	Operadores de Estação Aeronáutica	OEA/ASO	3 meses	Prestar serviços de informação de voo nos espaços aéreos não controlados.	N/A

5	Supervisor	CTA/ATC	01 semana	Coordenar equipas operacionais no âmbito do controlo de tráfego aéreo no espaço aéreo ou aeródromo sob sua jurisdição.	N/A
6	Supervisor	TICA/AIS COM	01 semana	Coordenar equipas operacionais; monitorizar o cumprimento dos procedimentos na gestão e divulgação da informação aeronáutica	N/A
7	Examidor	CTA/ATC	01 semana	Avaliar competências técnicas e operacionais dos controladores	N/A
8	Examidor	TICA/AIS COM	01 semana	Avaliar competências técnicas e operacionais dos técnicos de informação e comunicação aeronáutica.	N/A
9	OJTI - On-The-Job-Training	CTA/ATC	01 semana	Supervisionar a formação prática em contexto operacional da gestão do tráfego aéreo num aeródromo.	N/A
10	OJTI - On-The-Job-Training	TICA/AIS COM	01 semana	Supervisionar a formação prática em contexto operacional da gestão da informação e comunicação aeronáutica num aeródromo.	N/A
11	Licença de Piloto de Aeronaves não tripuladas (Drones)	RPAS	01 semana	Operar aeronaves não tripuladas (Drones) em segurança observando procedimentos da aviação civil,	18 Anos

Casos de sucesso

Formados cerca de 80% de colaboradores para a indústria da aviação civil com destaque para operadores aeroportuários distribuídos por todo o país.



Cerimónia de entrega de Certificados do curso de examinador AIS/COM

PROJECTOS DA INSTITUIÇÃO

PERSPECTIVAS DE CURSOS DE CURTA E MÉDIA DURAÇÃO

N	Designação do Curso/Programa de formação	Categoria	Duração	Competências pós-formação
1	Licença de Piloto Privado/ PPL	Tempo inteiro/Full time	4 meses	Pilotar aeronaves com segurança em voos privados observando procedimentos da aviação civil
2	Licença de Piloto Privado/PPL	Tempo parcial/Part time	8 meses	Pilotar aeronaves com segurança em voos privados observando procedimentos da aviação civil
3	Licença de Piloto Comercial/CPL	Tempo inteiro/Full time	18 meses	Pilotar aeronaves em voos comerciais observando procedimentos da aviação civil
4	Licença de Piloto Comercial/CPL	Tempo inteiro com PPA/Full	09 meses	Pilotar aeronaves em voos comerciais observando procedimentos da aviação civil

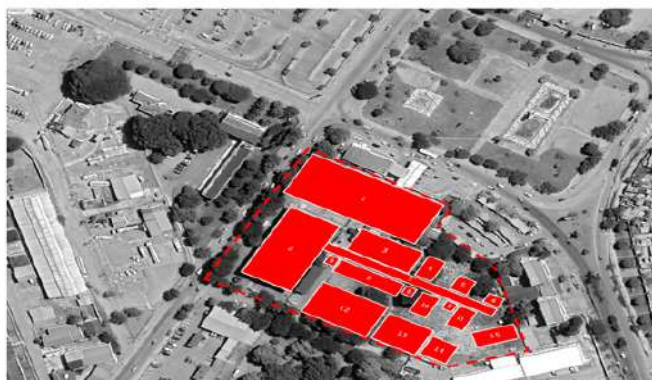


		time with PPL		
5	Licenca de Piloto Comercial/CPL	Tempo parcial/Part time	24 meses	Pilotar aeronaves em voos comerciais observando procedimentos da aviação civil
6	Licenca de Piloto de Transporte de Linha Aérea Integrado/ATPL Frozen	Tempo inteiro /Full time	30 meses	Pilotar aeronaves em voos de transporte de linha aérea, observando procedimentos da aviação civil
7	Licenca de Piloto de Transporte de Linha Aerea Nao Integrado/Un-Frozen ATPL	Tempo parcial /Part time	08 meses	Pilotar aeronaves em voos de transporte de linha aérea, observando procedimentos da aviação civil
8	PPL H - Helicopter	Tempo inteiro/Full time	12 meses	Pilotar aeronaves de asa rotativa (helicópteros) em voos privados observando procedimentos da aviação civil
9	CPL H - Helicopter	Full time com PPLH	08 meses	Pilotar aeronaves de asa rotativa (helicópteros) em voos comerciais observando procedimentos da aviação civil
10	CPL H - Helicopter	Tempo inteiro/Full time	20 meses	Pilotar aeronaves de asa rotativa (helicópteros) em voos comerciais observando procedimentos da aviação civil
11	Assistente de bordo/Flight Attendant	Tempo inteiro/Full time	2 meses	Dotar de competências comportamentais (comunicação eficaz, inteligência emocional, trabalho em equipa, empatia e atendimento, resiliência e flexibilidade) e técnicas de segurança (primeiros socorros, gestão de emergência, conhecimento aeronáutico e idiomas)
12	Assistente de bordo/Flight Attendant	Tempo parcial /Part time	3 meses	
13	Introdução de Procedimentos de Operações Aeronáutica, Segurança Operacional e Navegação Aérea - Indução	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Conhecer e compreender a legislação atinente aos princípios das operações aeronáuticas
14	Seguranca da Aviacao Civil Contra Actos de Interferencia Ilicita	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Possuir competências voltadas a prevenção, identificação, e resposta a atos de interferência ilícita contra aeroportos, aeronaves, passageiros e cargas
15	Operações Aeroportuárias	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Possuir competências técnicas (segurança operacional, segurança da aviação civil, conhecimento regulatório, gestão de infraestrutura e logística)
16	Dangerous Good	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Identificar, classificar, aceitar e manusear mercadorias perigosas em conformidade com os regulamentos ICAO/IATA
17	Combate a Incêndios	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Possuir competências técnicas de prevenção, resposta rápida a emergências e resgate em ambiente aeroportuário.
18	Circulação e condução no lado ar	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Possuir competências essenciais para gerir, coordenar e operar veículos. Movimentação de equipamentos e atendimento às aeronaves com segurança em áreas restritas de aeródromos
19	Performance Based Navigation 1	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Compreender os conceitos fundamentais da Navegação Baseada em Desempenho
20	Performance Based Navigation 2	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Aplicar procedimentos avançados de PBN; interpretar especificações RNAV/RNP

21	Training Developer Course	Tempo inteiro/Full time	10 dias	Conceber programas de formação baseados em competências; desenvolver materiais didáticos; elaborar planos e instrumentos de avaliação da aprendizagem.
22	Training Managers Course	Tempo inteiro/Full time	05 dias	Planear, gerir e avaliar programas de formação; liderar equipas de formação; implementar sistemas de garantia da qualidade e melhoria contínua da formação.

Futuras Instalações da ACA

Projecto executivo dentro do escopo da reforma e fortalecimento da capacidade institucional



Bloco 1 Hotel, **Bloco 2** - Edifício da ACA, **Bloco 3** – Restaurante e refeitório, **Bloco 4** – Dormitórios e Anfiteatro, **Bloco 5** – Sanitários, **Bloco 6** – Data Center e Arquivos, **Bloco 7** – Corredor Central, **Bloco 8** – Comunicação Vertical, **Bloco 9** – Administração e Salas de Simuladores, **Bloco 10** – Sala de aulas de pilotagem, **Bloco 11** – Sala de aulas para CTA, **Bloco 12** – Estacionamento, **Bloco 13** – Campo Desportivo, **Bloco 14** – Hangar de simuladores de voo e salas de exame, **Bloco 15** – Ginásio e Piscina

Equipamentos de formação que serão adquiridos pela ACA



Aeronave DA42- 4 SEATs Dual
Engine DIAMOND



DA42- 2 SEATs Single Engine
DIAMOND



Na saúde



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO DE
MOÇAMBIQUE

A Autoridade Reguladora da Aviação Civil de Moçambique (**IACM**) é a entidade responsável pela regulação, supervisão, fiscalização e promoção do desenvolvimento da aviação civil em Moçambique, assegurando que o sector opere de forma segura, eficiente, sustentável e em conformidade com as normas e práticas recomendadas da **Organização da Aviação Civil Internacional (OACI/ICAO)**.

No exercício das suas atribuições, conferidas pela legislação aplicável, designadamente pela **Lei da Aviação Civil**, o IACM assegura a regulação e supervisão das actividades da aviação civil, com particular enfoque na segurança operacional (*safety*), na segurança da aviação contra actos de interferência ilícita (*security*), na facilitação do transporte aéreo, na protecção ambiental e no desenvolvimento sustentável do sistema nacional de aviação civil.

Compete, igualmente, ao IACM exercer funções de certificação, licenciamento, fiscalização e supervisão dos operadores aéreos, aeródromos e aeroportos, organizações de manutenção, pessoal aeronáutico, entidades de formação e demais prestadores de serviços relacionados com a aviação civil.

A actuação do IACM assenta nos princípios da legalidade, transparência, imparcialidade, rigor técnico, eficiência, inovação, responsabilização e prossecução do interesse público, visando assegurar um sector de aviação civil seguro, eficiente, competitivo e alinhado com os padrões internacionais.

Missão e Funções

A missão do IACM consiste em regular e supervisionar a aviação civil com qualidade e sustentabilidade, garantindo a segurança operacional e a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

No exercício das suas funções, o IACM assegura a certificação, licenciamento, fiscalização, inspecção e supervisão das actividades aeronáuticas, promovendo a regularidade, eficiência e desenvolvimento ordenado e sustentável do transporte aéreo nacional.

As suas competências abrangem, entre outras, o pessoal aeronáutico, aeronaves e equipamentos de voo, operações aéreas, transporte e trabalho aéreo, infra-estruturas aeroportuárias, serviços de navegação aérea, gestão do espaço aéreo, organizações de manutenção e instituições de formação aeronáutica.

Instrumentos Regulatórios

No âmbito das suas competências normativas, o IACM desenvolve, aprova, actualiza e implementa os **Regulamentos de Aviação Civil de Moçambique (MOZCAR)**, que estabelecem requisitos técnicos, operacionais e administrativos aplicáveis aos diversos domínios da aviação civil.

Os instrumentos regulatórios abrangem matérias como a certificação e licenciamento de pessoal e operadores, aeródromos, organizações de manutenção e formação, operações de voo, navegação aérea, cartas aeronáuticas e gestão da informação aeronáutica (**AIS/AIM**).

O IACM emite igualmente **Circulares de Informação Aeronáutica (CIA)** e outros instrumentos de orientação técnica e administrativa, promovendo a aplicação uniforme dos requisitos regulamentares. Sempre que aplicável, os processos de elaboração e revisão regulamentar incluem mecanismos de consulta e participação das partes interessadas.

Políticas Institucionais

Para assegurar a concretização da sua missão e das suas responsabilidades legais e regulamentares, o IACM orienta a sua actuação por políticas institucionais que traduzem os seus principais compromissos e prioridades estratégicas.

Destacam-se as seguintes:

- **Política da Qualidade:** visa assegurar conformidade, eficiência, transparência, imparcialidade, qualidade dos serviços e melhoria contínua do desempenho institucional e do atendimento às partes interessadas.
- **Política de Segurança Operacional:** estabelece a segurança operacional como prioridade institucional, promovendo uma supervisão efectiva, gestão de riscos baseada em dados, identificação de perigos, reporte responsável e uma cultura positiva e justa de segurança.
- **Política AVSEC:** orienta a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, através da supervisão, fiscalização, auditorias, inspecções, testes, avaliação de ameaças e vulnerabilidades e protecção da informação sensível.
- **Política de Regulação e Qualidade Regulatória:** assegura que a actuação regulatória seja legal, transparente, previsível, proporcional, coerente e tecnicamente fundamentada, promovendo uma regulação baseada no risco, em evidências e na melhoria contínua.

Relações Institucionais e Cooperação

O IACM mantém relações de cooperação com instituições nacionais, entidades reguladoras, organizações regionais e organismos internacionais ligados à aviação civil, com o objectivo de promover o intercâmbio de conhecimentos, o desenvolvimento de capacidades técnicas, a assistência especializada e o fortalecimento da supervisão e segurança do sector da aviação civil.



A **nível nacional**, destaca-se a cooperação com o Instituto Nacional de Comunicações de Moçambique (INCM), incluindo a renovação, em Maio de 2026, do Memorando de Entendimento destinado a reforçar a coordenação na gestão do espectro radioelétrico e a contribuir para a segurança, disponibilidade e continuidade dos serviços de comunicações aeronáuticas.

Com vista ao cumprimento e à implementação das obrigações e recomendações decorrentes da **Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago)**, da **Constituição da Comissão Africana da Aviação Civil (AFCAC)** e do **Protocolo sobre Transportes da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)**, bem como à promoção do desenvolvimento sustentável e integrado do sector da aviação civil nacional, o Governo da República de Moçambique e o **Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM)**, tem vindo a estabelecer, consolidar e fortalecer instrumentos de cooperação com autoridades aeronáuticas, organizações regionais e internacionais e outras instituições relevantes para o sector.

Neste âmbito, encontram-se actualmente celebrados **79 instrumentos de cooperação**, dos quais **58 correspondem a Acordos sobre Serviços Aéreos (ASA)**, sendo que **16 se encontram actualmente operacionais**. Estes acordos estabelecem o enquadramento jurídico necessário para a exploração de serviços de transporte aéreo internacional entre Moçambique e os respectivos Estados parceiros, constituindo, simultaneamente, um importante instrumento para o reforço da conectividade aérea do País.

A celebração e a operacionalização destes acordos contribuem para a **expansão da conectividade aérea nacional e internacional**, a facilitação da circulação de passageiros e carga, a promoção do turismo e do comércio, o fortalecimento das relações económicas e diplomáticas e a criação de condições favoráveis à entrada de novos operadores e ao desenvolvimento de oportunidades de investimento no sector da aviação civil.

Para além dos Acordos sobre Serviços Aéreos, foram celebrados instrumentos de cooperação em diversas áreas técnicas e operacionais da aviação civil, nomeadamente **um (1) instrumento de cooperação em matéria de Busca e Salvamento**, destinado a reforçar a coordenação e a capacidade de resposta dos Estados em situações de emergência envolvendo aeronaves; **dois (2) Acordos de Carta para a troca de informação e dados aeronáuticos**, destinados a promover o intercâmbio estruturado de informação relevante para a segurança, regularidade e eficiência das operações aeronáuticas; **três (3) instrumentos relativos à Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação**, visando fortalecer a cooperação, o intercâmbio de conhecimentos técnicos e a disponibilização de recursos e competências especializadas neste domínio; e **um (1) instrumento celebrado ao abrigo do Artigo 83 bis da Convenção de Chicago**, que estabelece mecanismos de cooperação entre Estados e de transferência de determinadas responsabilidades de supervisão relacionadas com a operação de aeronaves.

Foram, igualmente, celebrados **12 instrumentos de cooperação técnica**, orientados para o intercâmbio de conhecimentos e experiências, prestação de assistência técnica especializada, capacitação e desenvolvimento de competências em áreas específicas da aviação civil. Estes instrumentos revestem particular importância para o **reforço das capacidades institucionais e técnicas do IACM**, sobretudo em áreas que requerem conhecimentos especializados, formação contínua, acesso a peritos e adopção de boas práticas e metodologias internacionalmente reconhecidas.

No âmbito da **cooperação inter-institucional e internacional**, foram ainda estabelecidas **três (3) parcerias com instituições nacionais e três (3) parcerias com instituições internacionais**, destinadas a promover a coordenação interinstitucional, o intercâmbio de informação e conhecimentos, a formação e capacitação, a assistência técnica e a implementação de iniciativas de interesse comum para o desenvolvimento e fortalecimento do sector da aviação civil.



AUTORIDADE REGULADORA DE AVIAÇÃO DE
MOÇAMBIQUE



**AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.**

MODERNIDADE, SEGURANÇA E QUALIDADE

1**VISÃO DE FUTURO: CONECTANDO MOÇAMBIQUE AO FUTURO**

Nos próximos cinco anos, a Aeroportos de Moçambique, E.P. perspectiva uma transformação progressiva da rede aeroportuária nacional, orientada para a modernização das infra-estruturas, reforço da segurança operacional, desenvolvimento dos sistemas de navegação aérea e aumento da capacidade dos aeroportos estratégicos do País.

No horizonte 2027-2031, a ADM pretende consolidar uma rede aeroportuária mais segura, moderna, eficiente, integrada, resiliente e competitiva, capaz de responder às crescentes exigências da aviação civil, acompanhar o crescimento da procura e contribuir activamente para o desenvolvimento económico e social de Moçambique.

Esta visão assenta na implementação faseada de investimentos estruturantes, com destaque para os Aeroportos de Maputo, Pemba, Vilankulo e Inhambane, complementados por intervenções nos domínios da navegação aérea, segurança operacional, certificação, transformação digital e melhoria da experiência do passageiro.

Mais do que modernizar infra-estruturas, a transformação perspectivada visa aproximar pessoas, ligar territórios, facilitar a mobilidade de pessoas e bens e criar melhores condições para o turismo, comércio, logística e investimento.

Ao modernizar os aeroportos e os sistemas de navegação aérea, a ADM pretende contribuir para o fortalecimento dos corredores de desenvolvimento e para uma maior integração de Moçambique nos mercados regional e internacional, colocando a infra-estrutura aeroportuária ao serviço do desenvolvimento do País.

2**QUEM SOMOS**

A Aeroportos de Moçambique, E.P. (ADM, E.P.) é a empresa pública responsável pela gestão da rede aeroportuária nacional, composta por 20 unidades de produção (aeroportos e aeródromos), e pela prestação dos serviços de navegação aérea no espaço aéreo nacional. Nos termos da classificação legal em vigor:

- Aeroportos internacionais: Maputo, Beira, Nacala, Vilankulo e Pemba;
- Aeroportos regionais: Afungi, Filipe Jacinto Nyusi, Nampula e Tete;
- Pontos de entrada internacionais: Inhambane, Chimoio, Quelimane e Lichinga;
- Aeroportos domésticos: os restantes aeródromos da rede nacional.

Missão: Oferecer serviços aeroportuários e de navegação aérea com padrões internacionais de segurança, eficiência e modernidade.

Visão: Ser uma referência regional em gestão aeroportuária e navegação aérea, liderando em eficiência e modernização.

Valores - “Somos o farol que garante eficiência em terra para a segurança no ar”

- F - Foco: na oferta de serviços públicos de qualidade;
- A - Atitude: proactiva, criativa e orientada para resultados;
- R - Responsabilidade: ética e transparência em todas as acções;
- O - Operacionalidade: segurança, eficiência e qualidade em cada operação;
- L - Liderança: inspirar com confiança e guiar pelo exemplo.

3 PROJECTOS ESTRUTURANTES EM DESTAQUE

No quadro da modernização e expansão da infra-estrutura aeroportuária nacional, a ADM, E.P. tem em curso e em preparação um conjunto de intervenções estruturantes destinadas a aumentar a capacidade operacional, reforçar a segurança e potenciar a conectividade doméstica, regional e internacional.

Para os próximos cinco anos, no horizonte 2027–2031, perspectiva-se a implementação faseada de projectos estruturantes nos Aeroportos de Maputo, Pemba, Vilankulo e Inhambane, em função da mobilização dos recursos financeiros, conclusão dos estudos e demais condições necessárias à sua implementação.

Estas intervenções assumem particular relevância para a modernização da rede aeroportuária nacional e para o desenvolvimento do turismo, logística, comércio, investimento e grandes projectos económicos.

3.1. Aeroporto Internacional de Maputo

Está prevista uma expansão faseada da infra-estrutura existente, com optimização do terminal, ampliação do parque de estacionamento e desenvolvimento de uma zona comercial e de serviços. Para a primeira fase de expansão, o investimento está estimado em 1,5 mil milhões de MT. Encontra-se igualmente em curso o Projecto de Fornecimento de Sistemas Aeroportuários e de Navegação Aérea, financiado pela JICS, que inclui ILS/DME, DVOR/DME, sistemas de comunicação e vigilância e simulador.

Develop the terminal area which benefits from a land reserve and develop a commercial zone and the airport hotel



For future development, firstly plan the extension of the international terminal



For a more distant future, it is possible to plan a new terminal area that would accommodate the development of a new terminal building with an access viaduct

Futuro desenvolvimento do Aeroporto Internacional de Maputo

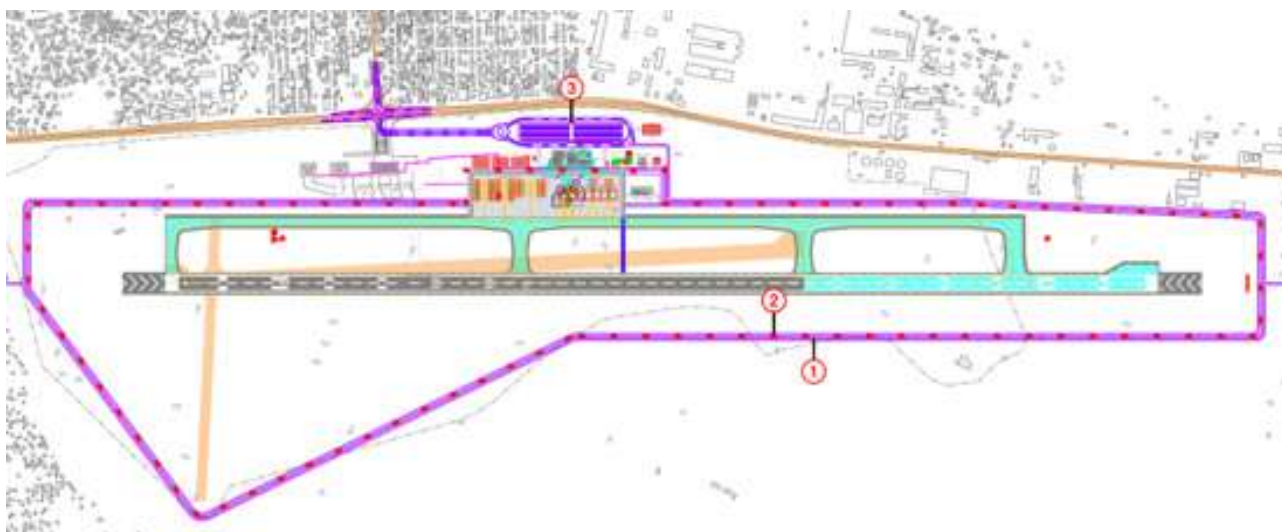


Instalação do sistema ILS — Projecto JICS, em curso

3.2. Aeroporto de Pemba

Impulsionado pelos projectos de gás natural e hidrocarbonetos em Cabo Delgado, está prevista a reconfiguração do Aeroporto de Pemba para permitir a operação de aeronaves intercontinentais de Classe E, através da extensão e reforço da pista, ampliação da placa de estacionamento e caminhos de circulação, construção de um novo terminal de passageiros e de carga, nova torre de controlo e reforço dos serviços de salvamento e combate a incêndios.

O projecto representa um investimento estimado em 6,5 mil milhões de MT.



Layout geral proposto para o Aeroporto de Pemba

3.3. Aeroporto de Vilankulo

O Aeroporto de Vilankulo, principal porta de entrada aérea para o Arquipélago de Bazaruto e um dos principais destinos turísticos de Moçambique, enfrenta limitações de capacidade da infra-estrutura existente, com impacto no nível de serviço aos passageiros e na possibilidade de acomodar aeronaves de maior capacidade.

Para responder ao crescimento da procura e reforçar o potencial turístico da região, está prevista a ampliação e modernização do Aeroporto, contemplando a extensão e reforço da pista, expansão da placa de estacionamento de aeronaves e ampliação da aerogare, com reorganização das áreas de embarque e desembarque e reforço dos serviços de migração e processamento de bagagem.

A intervenção prevê igualmente a construção de uma nova torre de controlo, instalação de sinalização luminosa e ajudas à navegação aérea, reforço dos meios de salvamento e combate a incêndios, ampliação do parque de estacionamento, nova vedação perimétrica e construção de um novo edifício administrativo.

Na opção de desenvolvimento que contempla a extensão da pista para 2.400 metros, o investimento está estimado em 3,0 mil milhões de MT, excluindo os custos associados ao reassentamento.

3.4. Aeródromo de Inhambane

Sendo a Província de Inhambane um dos principais destinos turísticos de Moçambique e constituindo o Aeródromo de Inhambane um Ponto de Entrada, a ADM prevê a modernização da infra-estrutura existente.

No curto prazo, está prevista a remodelação do terminal e outras intervenções destinadas a melhorar as condições operacionais, de segurança e conforto, representando um investimento estimado em 350 milhões de MT.

Para o longo prazo, o cenário recomendado contempla uma nova aerogare, ampliação da pista e da placa de estacionamento, nova torre de controlo, sistemas de apoio à navegação, terminal de carga e outras infra-estruturas de apoio, num investimento estimado em 4,1 mil milhões de MT.



Perspectiva da futura aerogare do Aeródromo de Inhambane



3.5. Outros Investimentos Estruturantes 2027-2031

Para além dos projectos de desenvolvimento aeroportuário acima apresentados, a ADM, E.P. dispõe de uma carteira de 28 projectos estruturantes, distribuídos por seis domínios de intervenção, representando um investimento estimado em aproximadamente 6,78 mil milhões de MT. Os investimentos estão orientados para:

- modernização das comunicações, vigilância e navegação aérea;
- modernização e eficiência das infra-estruturas aeroportuárias;
- segurança operacional, certificação e resposta a emergências;
- melhoria da experiência do passageiro e promoção do turismo;
- integração regional, logística e desenvolvimento económico; e
- transformação digital e melhoria da prestação dos serviços.

A implementação destes investimentos permitirá responder aos constrangimentos existentes na rede, aumentar a capacidade operacional, modernizar os sistemas tecnológicos, elevar os níveis de segurança e qualidade dos serviços e criar condições para o crescimento sustentável da aviação civil.

4

CONTRIBUIÇÃO PARA O PROGRAMA QUINQUENAL DO GOVERNO (2025-2029)

O Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025-2029 identifica o Transporte e Logística como uma das áreas prioritárias do domínio económico, sustentada por Infra-estruturas Resilientes e pela Transformação Digital. Nesta área, o Governo define como foco “a promoção da competitividade e eficiência dos corredores de desenvolvimento, a criação de redes de transporte interligadas com centros logísticos de mercadorias e de passageiros, para garantir a conexão dos mercados locais e internacionais e promover o comércio e o crescimento económico” (PQG 2025-2029, ponto 44).

Os investimentos estruturantes da ADM, E.P. contribuem directamente para a materialização das prioridades estabelecidas neste eixo do PQG, com destaque para:

- Modernização das infra-estruturas de transporte: a reabilitação e expansão dos aeroportos reforçam a capacidade e eficiência da rede nacional;
- Reforço da conectividade e dos corredores de desenvolvimento: aproximando pessoas, territórios e mercados, dentro e fora do País;
- Promoção do turismo: com destaque para Inhambane e Vilankulo, cujos investimentos aeroportuários visam reforçar a conectividade e criar melhores condições para o desenvolvimento sustentável de alguns dos principais destinos turísticos do País;
- Apoio aos grandes projectos económicos: particularmente em Pemba, ao serviço do gás natural e dos hidrocarbonetos em Cabo Delgado;
- Apoio à logística, comércio e investimento: o desenvolvimento das infra-estruturas aeroportuárias e de carga cria melhores condições para a circulação de pessoas e mercadorias e para a ligação aos mercados;
- Transformação digital e modernização tecnológica: através da modernização dos sistemas de comunicação, vigilância e navegação aérea, contribuindo para maior segurança, eficiência e qualidade dos serviços.

5

RESULTADO DE DESTAQUE - REFORÇO DA SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA

Entre Janeiro de 2025 e Junho de 2026, a ADM, E.P. concretizou a liquidação de cerca de 4,1 mil milhões de Meticaís, correspondente a aproximadamente 72% da dívida total estimada em 5,7 mil milhões de Meticaís.

Este resultado contribuiu para o reforço da sustentabilidade financeira da ADM, E.P., criando melhores condições para a continuidade dos serviços, modernização das infra-estruturas e realização de investimentos estratégicos.

Transformação e Resultados 2025-2026

- Segurança e Navegação Aérea: sistema VSAT operacional nos Aeroportos de Maputo, Beira, Massingir e Tete, reforçando a fiabilidade das comunicações aeronáuticas e contribuindo para maior segurança e regularidade das operações;
- Infra-estruturas: reabilitação em curso do Aeroporto Internacional da Beira, incluindo o Terminal de Carga e a Sala VIP, e integração do Aeroporto de Mueda na rede da ADM, contribuindo para a melhoria dos serviços, da capacidade logística e da conectividade territorial;
- Certificação e Conformidade: intervenções nas pistas de Maputo e Nampula e actualização dos Manuais de Aeródromo no âmbito dos processos de certificação e licenciamento, contribuindo para a redução dos riscos operacionais e maior conformidade com os padrões aplicáveis.

AEROPORTOS DE MOÇAMBIQUE, E.P.

Conectando Continentes, Impulsionando o Desenvolvimento do País.





Ministério dos Transportes e Logística



info@mtl.gov.mz



+258 21 359 800

Siga-nos





República de Moçambique
Ministério dos Transportes e Logística

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA

INTEGRAR LIGAR DESENVOLVER

Mobilidade e Logística ao Serviço
do Desenvolvimento do País.

Colaboradores:



Mais transporte, mais Logística, mais desenvolvimento