



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

MINISTÉRIO DA PLANIFICAÇÃO E DESENVOLVIMENTO



Programa Integrado de Investimento (PII) 2026 – 2030

Maputo, 10 de Agosto de 2026

FICHA TÉCNICA

Título:

Programa Integrado de Investimentos (PII) 2026 - 2030

Propriedade:

Governo de Moçambique

Edição:

Ministério da Planificação e Desenvolvimento

Direcção Geral

Salim Cripton Valá - Ministro da Planificação e Desenvolvimento

Equipa Técnica:

Coordenação Técnica: Ângelo Nhalidade – Diretor Nacional de Investimentos Estratégicos e Cooperação e Lourenço Sambo, Assessor do Ministro para área Económica

Revisão: Ângelo Nhalidade e Lourenço Sambo, Jaide Madeira – Diretor Nacional de Monitoria e Avaliação, Olegário Banze – Assessor do Ministro para área de Desenvolvimento, José Libombo Jr. – Assessor do Ministro para as áreas de Planificação e Sector Empresarial, Victor Bernardo – Assessor do Ministro para área de Gestão Transformacional e Digital, João Carlos – Assessor do Ministro para a área de Comunicação Estratégica, Momade Nemané – Assessor do Ministro para Cooperação Bilateral e Multilateral, Armindo Manhiça – Chefe de Departamento de Análise de Projectos de Investimentos, Isolina Momola, Nora Nhacuto Mabecua, Amílcar Machachane e Tiago Matimbe, Técnicos do Departamento de Análise de Projectos de Investimentos

Colaboração Institucional:

Ministério da Defesa Nacional, Ministério do Interior, Ministério dos Negócios Estrangeiros e Cooperação, Ministério dos Combatentes, Ministério das Finanças, Ministério da Administração Estatal e Função Pública, Ministério da Agricultura, Ambiente e Pescas, Ministério dos Recursos Minerais e Energia, Ministério da Economia, Ministério das Comunicações e Transformação Digital, Ministério dos Transportes e Logística, Ministério da Saúde, Ministério do Trabalho, Género e Acção Social, Ministério da Educação e Cultura, Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, Ministério da Juventude e Desporto, Ministério da Justiça, Assuntos Constitucionais e Religiosos, Gabinete Central de Reformas e Projectos Estratégicos, Direcções Provinciais de Plano e Finanças

Apoio Técnico

IMPACTE CONSULTANTS

www.impacteconsultants.com |

e-mail: mozambique@impacteconsultants.com

Endereço: Avenida Vladimir Lenine N.º 174 - Edifício Millennium Park, Bloco A - Direito - 8.º Andar Direito Maputo - Moçambique

Aprovação:

Conselho de Ministros - 21.ª Sessão Ordinária de 21 de Julho de 2026.

Endereço:

Ministério da Planificação e Desenvolvimento

Direcção Nacional de Investimentos Estratégicos e Cooperação

Avenida Julius Nyerere N.º 449, Torre B, 14 Andar

Maputo, Moçambique

www.mpd.gov.mz

© 2026 Ministério da Planificação e Desenvolvimento, Moçambique

Reservados todos os direitos. É autorizada a reprodução desta obra ou parte desta por qualquer meio (fotocópia, offset, fotografia, etc.) desde que seja mencionada a fonte. É proibido o uso das imagens separadamente do texto sem o consentimento escrito do Ministério da Planificação e Desenvolvimento, abrangendo esta proibição a fotografia, a ilustração e o arranjo gráfico.

Primeira impressão: 2026

Tiragem: 1.500 exemplares (1.ª impressão)

PREFÁCIO

INVESTIR PARA TRANSFORMAR MOÇAMBIQUE



Daniel Francisco Chapo

Presidente da República de Moçambique

Moçambique vive um momento de profundas transformações. Depois de um ciclo de ajustamento macroeconómico e de recuperação gradual do seu crescimento, o País tem diante de si o desafio histórico de transformar o investimento público e privado num motor de desenvolvimento produtivo e territorial, capaz de gerar riqueza, emprego e bem-estar de forma inclusiva e sustentável.

As nações que transformam a estrutura das suas economias são aquelas que planificam com rigor, priorizam com critério e executam com disciplina os seus investimentos, articulando infra-estruturas, sectores produtivos e capital

humano em torno de uma visão comum. Os investimentos públicos e privados afirmam-se, deste modo, como instrumentos de soberania económica, de coesão nacional e de transformação estrutural.

Apresento à Nação o Programa Integrado de Investimentos (PII) 2026-2030, importante instrumento de execução da Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE) 2025-2044 e do Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025-2029, que também operacionaliza, no domínio da transformação produtiva, a visão do Programa Nacional Industrializar Moçambique (PRONAI). O PII foi concebido para acelerar a industrialização, diversificar a base produtiva e reduzir as assimetrias regionais.

O PII dá corpo ao compromisso que assumi perante a Nação na tomada de posse, a 15 de Janeiro de 2025, na Praça da Independência, sob o lema Unidos Vamos Renovar Moçambique, quando anunciei os primeiros passos rumo à independência económica que almejamos, entre eles a desburocratização e a ampliação do licenciamento das actividades económicas, o apoio ao empreendedorismo das mulheres e o estímulo ao sector privado e à industrialização. O PII transforma esse compromisso em investimentos, organizando a industrialização e as cadeias de valor, as infra-estruturas modernas e inclusivas e a capacitação do capital humano, com vista à auto-suficiência produtiva, à autonomia financeira, à soberania sobre os recursos naturais, a uma balança comercial equilibrada e à diversificação da economia. No Informe Anual sobre a Situação Geral da Nação, que apresentei à Assembleia da República em Dezembro de 2025, prestei contas ao Parlamento e ao País e reafirmei estas perspectivas de desenvolvimento, que o PII agora concretiza através de encadeamentos produtivos e territoriais integrados.

O contexto actual exige um Estado integrado, eficiente e orientado para resultados. A economia continua dependente da exploração de recursos naturais, com investimentos

fragmentados, fraca articulação intersectorial e assimetrias territoriais que importa corrigir. O PII responde a estes desafios com uma abordagem integrada, que organiza o investimento em torno de cadeias produtivas estratégicas capazes de criar pólos económicos dinâmicos e de fortalecer a coesão nacional.

A arquitectura do PII organiza-se em torno de cadeias de projectos estruturantes, sistemas integrados que combinam infra-estruturas, logística, energia, transformação industrial e serviços institucionais, e de intervenções complementares que asseguram a sua viabilidade e expansão. O portfólio totaliza cerca de 38,6 mil milhões de dólares norte-americanos, dos quais 88% no domínio económico e 12% no domínio de capital humano, e integra 17 cadeias de projectos estruturantes, 174 intervenções complementares e 65 intervenções sociais nos domínios da educação, saúde, juventude e desporto, género e acção social, obras públicas e comunicação e transformação digital.

O PII assegura a coordenação, a priorização e a execução eficiente dos investimentos estratégicos do País. Procura transformar a estrutura da economia, reforçando os sectores produtivos e de valor acrescentado, e garantir a integração territorial através da modernização das infra-estruturas de transporte, energia, água e comunicações. Estimula o investimento privado e as parcerias público-privadas, reforça a coordenação intersectorial e a coerência entre os instrumentos de planificação nacional, provincial e local, e reduz as assimetrias regionais em favor de um desenvolvimento inclusivo e equilibrado. Consolida a sustentabilidade fiscal e ambiental dos investimentos e valoriza o capital humano e o emprego qualificado.

A actuação do PII orienta-se por princípios de integração e complementaridade, de critério económico e eficiência do investimento, de sustentabilidade macroeconómica e financeira, de planeamento territorial e descentralização, de atracção de capital privado, de transparência e boa governação, e de resiliência e sustentabilidade ambiental, e cobre todo o território nacional assegurando o equilíbrio entre as Regiões Norte, Centro e Sul.

Ao nível nacional, destacam-se o Programa dos 20 Parques Industriais, a Linha Ferroviária Norte-Sul e a Reabilitação da Estrada Nacional n.º 1. Na Região Norte, sobressaem o Corredor de Nacala, a Zona Económica Especial de Turismo de Crusse Jamali e o Corredor Pemba-Lichinga.

Na Região Centro, a Hidroeléctrica de Mphanda Nkuwa, o Parque Têxtil Integrado e o Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse-Moatize.

Na Região Sul, a Região Integrada de Turismo de Inhambane, o Vale do Limpopo e o regadio da Bacia Hidrográfica do Rio Maputo e o eixo industrial Matola-Maputo.

As estimativas indicam que o PII pode acrescentar até 3,5 pontos percentuais ao crescimento anual do Produto Interno Bruto, gerar acima de 600 mil empregos directos e 1,2 milhões de empregos indirectos e impulsionar as exportações industriais e agro-alimentares, contribuindo para reduzir as assimetrias regionais e reforçar a resiliência económica e climática do País.

A concretização deste Programa exige a mobilização criteriosa e sustentável de recursos, que combina o endividamento externo concessional, o financiamento interno, as parcerias público-privadas e o financiamento misto, os fundos climáticos e as garantias soberanas, em consonância com a Estratégia de Gestão da Dívida Pública e com o Cenário Fiscal de Médio Prazo 2027-2029, de modo a assegurar a sustentabilidade da

dívida e a garantir que cada metical investido produza impacto económico, social, ambiental e institucional.

O PII ultrapassa o âmbito sectorial e assume-se como compromisso nacional com uma nova cultura de planificação, priorização e execução do investimento público, apoiada em coerência, rigor, disciplina, responsabilização e foco em resultados. Temos diante de nós a responsabilidade histórica de construir um Moçambique industrializado, competitivo e economicamente autónomo, territorialmente equilibrado, próspero, solidário e resiliente.

Apelo a todos os moçambicanos, ao Governo, ao sector privado, à sociedade civil, às comunidades e aos parceiros de cooperação e de desenvolvimento nacional, para que se apropriem deste Programa e se empenhem na sua plena implementação, cientes de que os compromissos assumidos são promessas realistas que devem ser cumpridas, num quadro de planeamento flexível e adaptável às novas exigências e circunstâncias.

Juntos, mãos à obra, na luta pela Independência Económica de Moçambique!

Maputo, aos 21 Julho de 2026

O Presidente da República de Moçambique

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniel Francisco Chapo', with a long horizontal line extending to the left.

Daniel Francisco Chapo

LISTA DE ABREVIATURAS

ASCENT	Programa de Acesso Sustentável à Energia em Moçambique
BAD/ADF	Banco Africano de Desenvolvimento / <i>African Development Fund</i>
BdM	Banco de Moçambique
BT	Bilhetes de Tesouro
CAAM	Centro Agro-alimentar de Manica
CFMP	Cenário Fiscal de Médio Prazo
CGM	Conselho de Gestão e Monitoria
CLCR	Meios de Vida Costeiros e Resiliência Climática
CTR	Conectividade e Transportes Rurais
ENDE	Estratégia Nacional de Desenvolvimento
FMI	Fundo Monetário Internacional
FUNAE	Fundo Nacional de Energia
GEF	<i>Global Environment Facility</i>
GNL	Gás Natural Liquefeito
IDA	International Development Association (<i>Associação Internacional de Desenvolvimento</i>)
IDE	Investimento Direto Estrangeiro
IFIs	Instituições Financeiras Internacionais
INE	Instituto Nacional de Estatística
IP	Índice de Priorização
kV	kilovolt
MCC	Corporação do Desafio do Milénio
MEFA II	<i>Mozambique Energy for All – Phase II</i> (Moçambique Energia para Todos – Fase II)
MF	Ministério das Finanças
MPD	Ministério de Planificação e Desenvolvimento
MVA	Megavolt-Ampere
MW	Megawatt
MZN	Metical (moeda de Moçambique)
OE	Orçamento do Estado
OT	Obrigações do Tesouro

PADIM	Projecto de Aceleração Digital de Moçambique
PEDEC	Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala
PEPD	Planos Estratégicos Provinciais de Desenvolvimento
PESOE	Plano Económico e Social e Orçamento do Estado
PIB	Produto Interno Bruto
PII	Programa Integrado de Investimentos
PNI	Programa Nacional de Infra-estruturas
PPP	Parceria Público-Privada
PQG	Plano Quinquenal do Governo
PRECE	Plano de Recuperação e Crescimento Económico de Moçambique
PRIA	Promoção da Reforma e do Investimento na Agricultura
PROENERGIA II	Programa Nacional de Energia II
PRONAI	Programa Nacional Industrializar Moçambique
SADC	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
TVET	Technical and Vocational Education and Training (<i>Educação e Formação Técnica e Profissional</i>)
USD	Dólar americano
VGF	<i>Viability Gap Funding</i> (Financiamento de Lacunas de Viabilidade)
ZCAP	Plataforma Agregadora Comercial da Zambézia
ZEE	Zona Económica Especial
ZEE-T	Zona Económica Especial de Turismo
ZPE	Zonas de Processamento de Exportação
ZISA	Zona Industrial de Savane

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	XI
1. ENQUADRAMENTO	1
1.1. Justificativa do PII	1
1.2. Méritos e elementos distintivos do PII 2026 - 2030	2
1.3. Abordagem Geral	3
1.4. Contextualização do PII	4
1.5. Objectivos, Princípios Orientadores do PII e Impacto	6
2. METODOLOGIA	9
2.1. Fases Metodológicas	9
2.2. Princípios Orientadores	11
2.3. Síntese Estrutural	12
3. DOMÍNIO ECONÓMICO	13
3.1. Enquadramento	13
3.2. Legitimidade e Priorização dos Projectos Estruturantes	14
3.3. Dimensões Estruturantes da Análise	24
3.4. Análise Económica e de Cadeia de Projecto Estruturante por Nível	25
3.5. Natureza, Financiamento e Emprego	87
4. DOMÍNIO DE CAPITAL HUMANO	89
4.1. Enquadramento	89
4.2. Critérios de Legitimidade e Priorização das Intervenções do Domínio de Capital Humano	90
4.3. Dimensões Estruturantes da Análise	95
4.4. Áreas de Desenvolvimento do Domínio de Capital Humano	95
5. MECANISMOS DE IMPLEMENTAÇÃO E MONITORIA	106
5.1. Estratégia de Implementação	107
5.2. Plano de engajamento de Stakeholders	108
5.3. Matriz de Riscos e Medidas de Mitigação	109
5.4. Metodologia de monitoria e avaliação	110
5.5. Indicadores de desempenho	111
5.6. Sistema de Reporte e Comunicação	115
6. MECANISMOS DE FINANCIAMENTO	117
6.1. Modalidades de Financiamento	117
6.2. Enquadramento Financeiro das Intervenções Complementares	120
7. REFERÊNCIAS	122

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Distribuição geográfica das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026 – 2030.	23
Figura 2. Projecto de Reabilitação da Estrada Nacional nº1 e Intervenções Complementares ..	33
Figura 3. Distribuição Geográfica das Cadeias de Projectos Estruturantes e Intervenções Complementares – Região Norte	36
Figura 4. Distribuição Geográfica das Cadeias de Projectos Estruturantes e Intervenções Complementares – Região Centro	54
Figura 5. Mapa de disposição das componentes da Zona Industrial de Savane (SIZA)	75
Figura 6. Distribuição Geográfica das Cadeias de Projectos Estruturante e Intervenções Complementares – Região Sul	78

ÍNDICE TABELAS

Tabela 1. Legitimidade e Prioridade das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030	16
Tabela 2. A01 - MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais - Nacional	26
Tabela 3. Oportunidades de Projectos Integrados no Projecto Estruturante Nacional	26
Tabela 4. A02 - Linha Ferroviária Norte–Sul	29
Tabela 5. A03 – Reabilitação da Estrada Nacional nº1	31
Tabela 6. Critérios de Selecção e Justificação das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030 para a Zona Norte	35
Tabela 7. A04 – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC) e Intervenções Complementares – Zona Norte	38
Tabela 8. A05 – Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo e Intervenções Complementares – Zona Norte	43
Tabela 9. A06 - Linha de Transmissão Namialo – Metoro (400 kV) e Intervenções Complementares – Zona Norte	45
Tabela 10. A07 – Corredor Pemba – Lichinga e Intervenções Complementares – Zona Norte ...	49
Tabela 11. Critérios de Selecção e Justificação das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030 para a Zona Centro	51
Tabela 12. A08 - Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento e Intervenções Complementares – Zona Centro	56
Tabela 13. A09 - Parque Têxtil Integrado e Intervenções Complementares – Zona Centro	58
Tabela 14. A10– Zona Económica Especial de Mocuba e Intervenções Complementares – Zona Centro	61
Tabela 15. A11 - Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba e Intervenções Complementares – Zona Centro	64
Tabela 16. A12 - Mphanda Nkuwa HPP – Hidroelétrica e Intervenções Complementares– Zona Centro	66
Tabela 17. A13 - Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize e Intervenções Complementares – Zona Centro	68
Tabela 18. A14 - Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II) e intervenções complementares – Zona Centro	71
Tabela 19. A15 – Zona Industrial de SAVANE (ZISA) – Zona Centro	72
Tabela 20. Composição da Zona Industrial de Savane (SIZA)	73
Tabela 21. Critérios de Selecção e Justificação dos Projectos Estruturante do PII 2026–2030 para a Zona Sul	76
Tabela 22. A16 - Inhambane – Região Integrada de Turismo e Intervenções Complementares – Zona Sul	80

Tabela 23. A17 - Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo e Intervenções Complementares – Zona Sul	83
Tabela 24. A18 - Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo e Intervenções Complementares – Zona Sul	85
Tabela 25. Síntese das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030	87
Tabela 26. Matriz de Caracterização das Intervenções Estratégicas de Desenvolvimento Social por Área — PII 2026–2030	92
Tabela 27. Domínio de Capital Humano — Área 1: Educação	96
Tabela 28. Domínio de Capital Humano — Área 2: Saúde	98
Tabela 29. Domínio do Capital Humano — Área 3: Juventude e Desporto	99
Tabela 30. Domínio de Capital Humano — Área 4: Protecção Social	102
Tabela 31. Domínio de Capital Humano — Área 5: Água e Saneamento	103
Tabela 32. Domínio de Capital Humano — Área 6: Digitalização	106
Tabela 33. Matriz de Riscos do PII.....	109
Tabela 34. Definição e Metodologia dos Indicadores	112
Tabela 35. Matriz de Avaliação do PII 2026-2030	113
Tabela 36. Modalidades de Financiamento	117

SUMÁRIO EXECUTIVO

Enquadramento

O Programa Integrado de Investimento (PII) 2026–2030 constitui o principal instrumento de execução da Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE) 2025–2044 e do Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025–2029, operacionalizando ainda, no domínio da transformação produtiva, a visão sectorial do Programa Nacional Industrializar Moçambique (PRONAI), aprovado pela Resolução N°52/2921. Foi concebido para acelerar a industrialização, diversificar a base produtiva e reduzir as assimetrias regionais e traduz o compromisso do Governo de Moçambique com uma agenda de crescimento inclusivo e sustentável, que privilegia a integração territorial, a eficiência do investimento público e a mobilização de capital privado.

O programa enquadra-se igualmente na Visão da Independência Económica de Moçambique, enunciada pelo Chefe do Estado na Informação Anual sobre a Situação Geral da Nação de Dezembro de 2025, que define como prioridades estruturantes a auto-suficiência produtiva, a autonomia financeira, o controlo e soberania sobre os recursos naturais, a balança comercial com rácios saudáveis de importação e exportação, e a diversificação económica, assentes em três pilares: industrialização e cadeias de valor, infra-estruturas modernas e inclusivas, e capacitação do capital humano.

O PII 2026–2030 emerge num contexto de consolidação macroeconómica e de redefinição das prioridades de investimento, em que o País enfrenta o desafio de transformar um crescimento ainda fortemente dependente da exploração de recursos naturais num processo mais diversificado, produtivo e socialmente inclusivo. Neste quadro, o programa promove uma abordagem integrada de desenvolvimento, baseada na articulação entre infra-estruturas económicas, sistemas produtivos territoriais e investimentos sociais.

A arquitectura do PII 2026 - 2030 organiza-se em torno de cadeias de projectos estruturantes, concebidas como sistemas integrados de investimento que combinam infra-estruturas produtivas, logística, energia, transformação industrial e intervenções institucionais, permitindo criar pólos territoriais de crescimento económico capazes de dinamizar o emprego, atrair investimento privado e reforçar a competitividade nacional.

Paralelamente, o programa integra um conjunto de intervenções estratégicas de desenvolvimento social, destinadas a assegurar que os processos de expansão

económica gerados pelas cadeias estruturantes sejam acompanhados pelo reforço do capital humano, pela expansão dos serviços sociais e pela promoção da inclusão e coesão territorial. Estas intervenções abrangem áreas como educação, saúde, juventude e desporto, protecção social, água e saneamento, e digitalização, que respondem às necessidades sociais associadas aos territórios de maior dinamismo económico.

Desta forma, o PII 2026–2030 estrutura-se como um instrumento integrado de transformação económica e social, no qual os investimentos produtivos, as infra-estruturas estratégicas e os serviços sociais se articulam territorialmente para promover um modelo de desenvolvimento mais inclusivo, resiliente e equilibrado.

O âmbito do Programa pode ser definido da seguinte forma:

- **Sector:** concentra-se em investimentos de natureza económica, com foco em infra-estruturas produtivas, logísticas e de suporte à industrialização e de Capital Humano, com foco em educação, saúde, juventude e desporto, protecção social, água e saneamento, e digitalização;
- **Território:** cobre todo o território nacional, assegurando enfoque provincial e equilíbrio entre as Regiões Norte, Centro e Sul;
- **Horizonte temporal:** corresponde a um ciclo quinquenal (2026–2030), alinhado com o período de execução do PQG 2025–2029 e dos principais instrumentos de planificação.

O conjunto de intervenções visa potenciar as vantagens comparativas de cada região, reduzir desigualdades territoriais e promover a coesão económica e social do país, consolidando um modelo de crescimento baseado na industrialização sustentável e na valorização equilibrada dos territórios.

Metodologia

A formulação do PII 2026–2030 baseou-se numa metodologia integrada e participativa, que combina análise económica, planificação territorial e coerência sectorial.

O processo foi conduzido em quatro fases interligadas:



Esta abordagem assegurou a convergência entre as prioridades nacionais e as especificidades regionais, permitindo construir um portefólio de projectos exequíveis, de impacto comprovado e alinhados com as metas de industrialização e coesão territorial.

O núcleo operativo do PII é constituído por **projectos estruturantes** e por **intervenções complementares**, que asseguram a sua viabilidade e expansão através de infra-estruturas de transporte, energia, água, formação e serviços institucionais.

Os projectos estruturantes concentram-se em sectores de elevado potencial multiplicador — como a **indústria transformadora, energia, agro-indústria, turismo e logística** — enquanto os complementares reforçam as interligações produtivas e territoriais, consolidando **cadeias de valor estruturantes regionais**.

Esta articulação garante que cada investimento contribui simultaneamente para o crescimento económico, a integração territorial e a diversificação da base produtiva.

A selecção de projectos foi conduzida através de um modelo multicritério, atribuindo pesos diferenciados a sete dimensões fundamentais:

Critério	Fundamentação
Alinhamento estratégico com a ENDE 2025–2044 e o PQG 2025–2029	Assegura coerência com os objectivos nacionais de crescimento inclusivo, industrialização e coesão territorial, garantindo convergência entre políticas e instrumentos de planificação.
Relevância económica e impacto esperado	Avalia o contributo dos projectos para o PIB, o emprego, as exportações e a diversificação produtiva, priorizando investimentos com elevado efeito multiplicador.
Integração territorial e contributo para a coesão regional	Mede a capacidade do projecto para promover conectividade logística, reduzir assimetrias regionais e reforçar a integração económica entre as regiões Norte, Centro e Sul.
Maturidade técnica e prontidão para implementação	Considera o grau de preparação, a existência de estudos de viabilidade e a capacidade institucional para execução no horizonte do PII 2026–2030.
Sustentabilidade financeira, social e ambiental	Avalia a viabilidade económica e a incorporação de princípios de responsabilidade social e ambiental, assegurando estabilidade e impacto duradouro.
Capacidade de mobilização de investimento privado e PPP	Mede o potencial de atrair financiamento complementar, parcerias público-privadas e capital privado nacional e estrangeiro, ampliando o alcance dos recursos públicos.
Integração com grandes projectos regionais e	Avalia a capacidade do projecto para articular-se com investimentos de grande escala já existentes — incluindo agricultura irrigada, agro-indústria, energia, mineração

Critério	Fundamentação
cadeias de valor estruturantes	(carvão, gás, ouro), logística e indústria — assegurando complementaridade, redução de custos sistémicos e geração de valor acrescentado.

O PII 2026–2030 estrutura o investimento público em torno de dois domínios estratégicos complementares — económico e social — assegurando a articulação entre transformação produtiva e capital humano. O portefólio totaliza aproximadamente **USD 39,2 mil milhões**, com uma predominância do investimento económico, que representa **88,04%**, reflectindo o enfoque na dinamização das cadeias produtivas e na competitividade nacional, enquanto o domínio social absorve **11,96%**, orientado para o reforço do capital humano e da coesão territorial.

Domínio Económico

A análise económica e de cadeia de projecto estruturante do PII 2026–2030 constitui o eixo técnico que sustenta a priorização dos investimentos e a sua coerência territorial e sectorial. O exercício permitiu avaliar a relevância económica, social e ambiental de cada projecto, assegurando que o portefólio do PII contribui directamente para a transformação estrutural da economia moçambicana, a industrialização descentralizada e a coesão territorial.

O desenho dos projectos estruturantes assenta em sectores com forte efeito multiplicador — agro-indústria, energia, logística, indústria transformadora, turismo e recursos naturais — permitindo que os investimentos públicos induzam crescimento no sector privado, aumentem a produtividade e criem condições para expansão das exportações:

Categoria	Descrição
Cadeia de Projectos Estruturantes	18 projectos estruturantes com elevado impacto económico e territorial, actuando como motores de industrialização e integração regional.
Intervenções Complementares	174 intervenções que reforçam infra-estruturas de transporte, energia, irrigação, água, formação e regulação, assegurando a viabilidade dos estruturantes.
Cobertura Territorial	Regiões Norte, Centro e Sul , articuladas por corredores e pólos de desenvolvimento, além de projectos transversais de âmbito nacional.

As Cadeias de Projectos Estruturantes incluem:

Nível / Região	Projectos Estruturantes	Objectivo Estratégico Principal
Nacional	Programa dos 20 Parques Industriais (MozParks), Projecto da Linha Ferroviária Norte-Sul e Reabilitação da EN1	Promover integração territorial e transformação produtiva, reduzindo custos, conectando pólos económicos, fortalecendo capacidade produtiva e gerando mais de 260 mil empregos.
Região Norte	Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC), Zona Económica de Crusse Jamali, Linha de Transmissão Namialo-Metoro (400 kV) e Corredor Pemba - Lichinga	Impulsionar a industrialização logística e energética, transformando o Norte num eixo de crescimento baseado em energia limpa, agro-indústria, turismo sustentável e exportações.
Região Centro	Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento, Parque Têxtil Integrado, ZEE de Mocuba, Hidroeléctrica de Mphanda Nkuwa, Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse-Moatize, Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II) e Zona Industrial de SAVANE (ZISA)	Consolidar o Centro como plataforma integrada de industrialização, agro-indústria, energia e logística, reforçando os corredores da Beira e da Zambézia e novos pólos industriais, ampliando o processamento de recursos nacionais, atrair investimento, gerar emprego e fortalecer a integração inter-regional e regional.
Região Sul	Inhambane - Região Integrada de Turismo, Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo e Programa de Regadio da Bacia do Rio Maputo	Promover a modernização agro-industrial e turística, sustentada por energia, irrigação e gestão hídrica, reforçando a resiliência climática e o desenvolvimento rural sustentável.

O conjunto dos investimentos representa um portefólio equilibrado, que articula competitividade económica, sustentabilidade ambiental e inclusão social. O impacto estimado decorre sobretudo do aumento da produtividade agro-industrial, da redução dos custos logísticos e energéticos e da expansão do investimento privado induzida pelos projectos estruturantes. Assim, a análise de cadeia dos projectos indica que o PII 2026–2030 poderá acrescentar até 3,5 pontos percentuais ao crescimento anual do PIB, através da geração de mais de 600 mil empregos directos e 1,2 milhões indirectos, bem como o reforço das exportações industriais e agro-alimentares, contribuindo para reduzir assimetrias regionais e aumentar a resiliência económica.

Nível regional	Valor Custo (USD)
Nacional	5.033.300.000,00
Norte	5.227.300.000,00
Centro	16.742.177.000,00
Sul	7.537.000.000,00
Total	34.539.777.000,00

O PII afirma-se, deste modo, como instrumento estruturante de transformação económica, integrando investimento público e privado em torno de cadeias produtivas estratégicas e consolidando a visão de um Moçambique industrializado, competitivo e sustentável.

O portefólio de investimentos apresenta igualmente uma distribuição sectorial coerente com a lógica das cadeias de projectos estruturantes, evidenciando a concentração de recursos em sectores com maior efeito multiplicador e capacidade de indução de investimento privado. Destaca-se o sector de Transporte e Logística, que concentra 30,0% do investimento total, reflectindo o seu papel estruturante na conectividade territorial e integração dos mercados. Seguem-se a Agricultura (21,3%) e a Energia (18,2%), pilares da transformação produtiva e da segurança energética. A Indústria (17,2%) reforça a aposta na agregação de valor e exportação, enquanto as Infra-estruturas Institucionais (8,8%) e o Turismo (4,5%) desempenham funções complementares no suporte à governação, ordenamento territorial e diversificação económica.

A tabela seguinte apresenta a distribuição do investimento por sector, considerando as cadeias de projectos estruturantes e respectivas intervenções complementares:

Sector	%
Transporte e Logística	30.0%
Agricultura	21.3%
Energia	18.2%

Indústria	17.2%
Turismo	4.5%
Infra-estruturas Institucionais	8.8%
Total	100.0%

Domínio de Capital Humano

O PII 2026–2030 incorpora igualmente um conjunto de intervenções estratégicas de desenvolvimento do domínio de capital humano, concebidas como componente essencial da estratégia global de desenvolvimento territorial.

Estas intervenções complementam o domínio económico e procuram assegurar que os processos de transformação produtiva se traduzam em melhorias concretas nas condições de vida da população, fortalecimento do capital humano e promoção da coesão social.

A necessidade destas intervenções é particularmente evidente no contexto social moçambicano, caracterizado por elevados níveis de pobreza multidimensional, especialmente nas regiões Norte e Centro, bem como por limitações significativas no acesso a serviços básicos como água, saneamento, electricidade, saúde e educação.

Neste contexto, o PII prevê um conjunto de investimentos sociais estruturantes orientados para:

- expansão da rede de educação e formação técnico-profissional, alinhada com as necessidades das cadeias produtivas;
- reforço das infra-estruturas e serviços de saúde, incluindo hospitais, sistemas de abastecimento de medicamentos e modernização da gestão hospitalar;
- promoção de programas de juventude, desporto e inclusão social, especialmente nas regiões com maior concentração de investimentos económicos;
- melhoria do acesso a serviços sociais básicos nas áreas de maior crescimento demográfico associado aos pólos económicos.

Estas intervenções procuram garantir que o crescimento económico gerado pelas cadeias estruturantes seja acompanhado pelo fortalecimento das capacidades humanas e institucionais necessárias para sustentar um desenvolvimento inclusivo e equilibrado. Esta componente organiza 65 projectos em seis áreas temáticas, com um investimento total estimado em aproximadamente 4.693 milhões de dólares.

ID	Domínio	N.º Proj.	Custo (USD)
D1	Educação	4	273.698.419,73

ID	Domínio	N.º Proj.	Custo (USD)
D2	Saúde	16	548.270.780,49
D3	Juventude e Desporto	15	46.143.733,53
D4	Protecção Social	2	355.000.000,00
D5	Água e Saneamento	10	2.626.000.000,00
D6	Digitalização	18	844.800.000,00
TOTAL		65	4.693.912.933,75

Mecanismos de Implementação e Monitoria

IMPLEMENTAÇÃO: A implementação do PII 2026–2030 assenta numa arquitectura de governação clara, composta por dois níveis: o nível interministerial, assegurado pelo Conselho de Gestão e Monitoria (CGM-PII), responsável pela supervisão política e orientação estratégica; e o nível operacional, liderado pelo Ministério da Planificação e Desenvolvimento (MPD), que coordena tecnicamente o plano, harmoniza intervenções sectoriais e territoriais, consolida informação e elabora relatórios trimestrais e semestrais.

Os ministérios integram e executam os projectos no âmbito dos seus planos sectoriais, enquanto os governos provinciais e distritais garantem a execução descentralizada, o reporte local e a ligação com as comunidades. Uma Unidade Técnica de Monitoria do PII, estabelecida no MPD, assegura a coordenação técnica diária e a consolidação de dados.

ENGAJAMENTO: O plano de engajamento de *stakeholders* estrutura o envolvimento de investidores, parceiros de cooperação, sector privado e sociedade civil, recorrendo a fóruns regionais de investimento, pacotes integrados de promoção e mecanismos de diálogo público-privado. A implementação é suportada por uma matriz de riscos, que identifica riscos financeiros, político-eleitorais, ambientais e climáticos, institucionais, de monitoria e avaliação e geopolíticos, definindo para cada categoria medidas específicas de mitigação.

MONITORIA E AVALIAÇÃO: A metodologia de monitoria e avaliação é contínua, integrada e orientada para resultados, aplicando indicadores alinhados à ENDE 2025–2044 e ao PQG 2025–2029, combinando métricas quantitativas e qualitativas, avaliações independentes e análises de impacto.

O quadro de indicadores cobre dimensões económica, social, institucional e ambiental, incluindo execução orçamental, PIB sectorial, IDE, emprego, serviços básicos, pobreza multidimensional, compatibilização de planos provinciais, absorção de fundos externos, matriz energética renovável, eficiência hídrica e infra-estruturas resilientes.

O sistema de reporte e transparência estrutura-se em relatórios semestrais públicos, auditorias externas, plataforma digital interactiva e fóruns multiactor, assegurando credibilidade, escrutínio social e prestação de contas. Assim, o PII afirma-se não apenas como um portefólio de investimentos, mas como um instrumento de transformação estrutural, ancorado em disciplina fiscal, sustentabilidade e confiança pública.

Mecanismos de Financiamento

A estratégia de financiamento deve priorizar instrumentos que maximizem a viabilidade económica e social dos projectos, minimizando simultaneamente os riscos fiscais e cambiais. As diferentes modalidades são hierarquizadas conforme o seu impacto e sustentabilidade, sendo aplicadas de forma diferenciada consoante a natureza do sector e o potencial de geração de receitas.

O financiamento será assegurado através de:

- ✓ Fontes concessionais multilaterais (Banco Mundial, BAD, FMI) e bilaterais
- ✓ Parcerias Público-Privadas (PPP) e *blended finance*
- ✓ Fundos climáticos e de resiliência
- ✓ Endividamento interno e garantias soberanas (uso restrito)
- ✓ Mercado de Capitais

Sector	Modalidades Prioritárias	Observações
Saúde e Educação	Fontes concessionais multilaterais e bilaterais	Condições favoráveis; impacto directo no desenvolvimento humano.
Energia e Telecomunicações	PPPs, <i>blended finance</i> , garantias soberanas (casos específicos)	Potencial de geração de receitas e atracção de investimento privado.
Infra-estruturas de Transporte	PPPs, créditos multilaterais concessionais (para projectos de grande escala)	Portos e estradas com retorno económico e social de longo prazo.
Adaptação climática e resiliência	Fundos climáticos e multilaterais concessionais	Elevada concorrência internacional; necessidade de reforço institucional.
Grandes Projectos com Capacidade de Geração de Receitas (energia, portos, indústria)	Mercado de Capitais (emissão de obrigações corporativas e acções)	Alternativa complementar às fontes concessionais; requer maturidade do mercado financeiro nacional e classificação de risco adequada.

Tesouraria e contrapartidas locais	Endividamento interno (restrito e prudente)	Deve privilegiar maturidades longas e custos reduzidos.
------------------------------------	---	---

1. ENQUADRAMENTO

1.1. Justificativa do PII

O PII 2026–2030 justifica-se pela necessidade de conferir maior coerência, eficácia e impacto económico aos investimentos públicos e privados em Moçambique. Após um período de ajustamento macroeconómico e recuperação gradual do crescimento, o país enfrenta o desafio de transformar o investimento em verdadeiro motor de desenvolvimento produtivo e territorial.

O PII 2026–2030 propõe uma abordagem integrada que ultrapassa a fragmentação dos investimentos e a fraca articulação intersectorial, organizando-os em projectos estruturantes e intervenções complementares que combinam energia, indústria, agricultura, turismo e infra-estruturas sociais. Esta estrutura permite criar pólos económicos dinâmicos e fortalecer a coesão nacional.

O programa encontra pleno enquadramento na Estratégia Nacional de Desenvolvimento (ENDE) 2025 - 2044, no Programa Quinquenal do Governo (PQG) 2025–2029 e no Cenário Fiscal de Médio Prazo (CFMP), traduzindo-se num instrumento de execução coordenada das políticas económicas e territoriais. Ao articular infra-estruturas, sectores produtivos e capacidades institucionais num mesmo quadro, o PII garante maior eficiência na execução, mobilização de financiamento e integração territorial, tornando-se o pilar operacional da transformação estrutural orientada para um crescimento inclusivo, competitivo e sustentável.

O PII 2026–2030 encontra respaldo adicional na visão de governação enunciada pelo Chefe do Estado na Informação Anual sobre a Situação Geral da Nação, apresentada à Assembleia da República em Dezembro de 2025. Nessa ocasião, o Presidente da República definiu a **Independência Económica** como paradigma central da acção governativa, estruturada em quatro dimensões: a **auto-suficiência na produção de bens e serviços essenciais**; a **autonomia financeira**; o **controlo e soberania sobre os recursos naturais e a sua exploração**; a **balança comercial** com rácios saudáveis de importação e exportação e a **diversificação económica**, com vista a reduzir a dependência da exportação de produtos primários não transformados.

Para alcançar essa visão, o Chefe do Estado identificou **três pilares essenciais**: a **industrialização e o desenvolvimento de cadeias de valor**; a **consolidação de infra-estruturas modernas e inclusivas**; e a **capacitação do capital humano**, entendida como condição indispensável para uma transformação económica sustentável e abrangente.

Esta visão reforça e aprofunda os objectivos já inscritos na ENDE 2025–2044 e no PQG 2025–2029, conferindo-lhes uma leitura política clara quanto às prioridades de transformação estrutural que o país deve prosseguir. O PII 2026–2030, enquanto instrumento operacional desses documentos estratégicos, responde igualmente a este enquadramento. A sua arquitectura, organizada em torno de projectos estruturantes económicos e de um portefólio de intervenções de capital humano, alinha-se directamente com os três pilares da Visão, traduzindo-os em investimentos concretos com impacto territorial e social verificável.

1.2. Méritos e elementos distintivos do PII 2026 - 2030

O PII 2026 - 2030 representa um salto qualitativo relevante face ao PII anterior 2014 - 2017, tanto ao nível do enquadramento estratégico como da arquitectura técnica e programática. Enquanto o PII anterior estava predominantemente orientado para a listagem e priorização sectorial de projectos de infra-estruturas, o PII actual assume-se como um instrumento de transformação económica, alinhado com uma visão de médio e longo prazo do desenvolvimento Nacional. Um dos principais méritos do PII actual reside no seu alinhamento explícito com a ENDE 2025–2044 e com o PQG 2025- 2029, deixando de ser apenas um plano de investimentos para passar a ser um instrumento operacional da estratégia de desenvolvimento. Diferentemente do PII anterior, que enfatizava sobretudo a redução do défice de infra-estruturas físicas, o PII actual posiciona o investimento público como meio para a industrialização, diversificação produtiva e redução das assimetrias regionais. Outro elemento distintivo central é a mudança do modelo de organização dos investimentos. O PII anterior estruturava-se maioritariamente por sectores (estradas, energia, portos, água, etc.), o que frequentemente resultava em intervenções fragmentadas e com fraca articulação intersectorial. O PII actual adopta uma abordagem baseada **em projectos estruturantes e cadeias de investimento complementares**, promovendo sinergias entre infra-estruturas económicas, produção, logística, energia e desenvolvimento territorial. Esta abordagem favorece maior coerência espacial e funcional dos investimentos e aumenta o potencial de impacto económico.

O PII anterior incorporava intervenções sociais de forma dispersa e residual, frequentemente como lista de projectos sectoriais sem articulação com as prioridades económicas do programa. O PII 2026–2030 adopta uma abordagem diferente: organiza explicitamente um portefólio de 65 intervenções em seis domínios temáticos (Educação, Saúde, Juventude e Desporto, Género e Acção Social, Obras Públicas, e Comunicação e Transformação Digital), com critérios de priorização próprios, análise de

complementaridade territorial com as 18 cadeias estruturantes económicas, e horizonte de monitorização específico.

Esta arquitectura reflecte uma leitura integrada do desenvolvimento: os investimentos produtivos das cadeias económicas e os investimentos sociais não operam em lógicas paralelas — operam em territórios sobrepostos, com populações partilhadas e com dinâmicas de interdependência directa. A concentração dos maiores investimentos económicos do PII nas Regiões Norte e Centro — precisamente as regiões com maior incidência de pobreza multidimensional e menor cobertura de serviços básicos — torna a componente social um requisito de coerência e não um complemento opcional.

No domínio específico da industrialização, o PII 2026–2030 operacionaliza a visão do PRONAI — 'Um País, uma Visão, uma Estratégia Industrial' —, traduzindo os seus quatro componentes (revitalização de infra-estruturas, melhoria do ambiente de negócios, conteúdo local e capacitação institucional) em projectos estruturantes territorializados. Projectos como o MozParks, o Parque Têxtil Integrado e as Zonas Económicas Especiais correspondem, em escala ampliada, à tipologia de Vilas Industriais, CEPROCs e Projectos de Substituição de Importações (PROSIs) definida no PRONAI.

O PII actual distingue-se igualmente pela maior maturidade em matéria de governação, gestão de riscos e monitoria e avaliação. Ao contrário dos PII anteriores, que se apoiavam quase exclusivamente nos mecanismos gerais do sistema Plano Económico e Social e Orçamento do Estado (PESOE), o PII actual introduz instrumentos próprios, como matrizes de risco, definição clara de papéis institucionais, indicadores de desempenho e uma lógica mais orientada para resultados. Este avanço responde, de forma explícita, a fragilidades historicamente observadas na implementação do PII anterior, nomeadamente a fraca coordenação intersectorial e a predominância do controlo financeiro em detrimento do acompanhamento de resultados e impactos.

Adicionalmente, o PII 2026 - 2030 demonstra maior consciência das limitações institucionais e dos riscos associados à implementação, incorporando essas dimensões no próprio desenho do programa.

1.3. Abordagem Geral

A formulação do PII 2026–2030 baseou-se numa abordagem metodológica integrada, orientada para resultados e ancorada nos princípios de coerência estratégica, racionalidade económica e equilíbrio territorial.

O processo combinou análise macroeconómica, planificação territorial e coerência sectorial, garantindo que o investimento público e privado se organizasse de forma

articulada, eficiente e alinhada com as prioridades de desenvolvimento económico e social do País.

A metodologia foi estruturada em quatro fases principais:

1. **Diagnóstico e alinhamento estratégico**, assegurando coerência entre os instrumentos de planificação nacional e provincial;
2. **Identificação e estruturação de projectos**, com base no potencial produtivo e nas cadeias de valor regionais;
3. **Priorização técnica e económica**, através da aplicação de critérios objectivos de viabilidade, impacto e sustentabilidade;
4. **Territorialização e integração regional**, consolidando as intervenções em torno de corredores e pólos de desenvolvimento.

Este percurso metodológico permitiu transformar o PII num instrumento operativo de planificação, capaz de orientar os investimentos públicos e privados para sectores e territórios de maior retorno económico e social, assegurando coerência com a ENDE 2025–2044 e o PQG 2025–2029.

1.4. Contextualização do PII

O PII 2026–2030 enquadra-se na arquitectura nacional de planificação e investimento público, em alinhamento com a ENDE 2025 – 2044 e o PQG 2025–2029. Representa o principal instrumento operacional de integração entre políticas, planos e investimentos estruturantes, procurando articular a dimensão macroeconómica, territorial e sectorial do desenvolvimento nacional.

O programa emerge num contexto de recuperação económica e reconfiguração das dinâmicas de crescimento após períodos de choques exógenos, crises climáticas e instabilidade internacional. A consolidação fiscal, a estabilização cambial e o relançamento do investimento público e privado configuram um novo ciclo de crescimento, baseado em sectores produtivos com elevado potencial multiplicador. Neste quadro, o PII 2026–2030 posiciona-se como mecanismo de aceleração da transformação estrutural, orientado para a criação de valor, emprego e competitividade, assegurando maior coerência entre investimento público e prioridades territoriais e produtivas.

A lógica integrada do PII decorre do diagnóstico que evidencia a fragmentação dos investimentos públicos e a baixa capacidade de articulação intersectorial, factores que historicamente limitaram o impacto económico das infra-estruturas. O programa

procura, por isso, estabelecer pólos de desenvolvimento consolidados em torno de projectos estruturantes, que combinam investimentos produtivos, logísticos, energéticos, sociais e institucionais, de modo a gerar efeitos de encadeamento em cada território. Neste processo, assume particular relevância a integração com grandes projectos regionais e com cadeias de valor estruturantes, garantindo que os novos investimentos públicos reforcem e complementam os grandes projectos regionais já em curso, bem como as principais cadeias de valor nacionais, potenciando o impacto económico e territorial em sectores produtivos, infra-estruturais e sociais.

O sector de transportes assume neste quadro um papel central e transversal. É responsável por materializar a conectividade territorial e económica do país, garantindo que os investimentos produtivos se traduzam em fluxos efectivos de comércio, mobilidade e integração regional. As infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias, portuárias e aeroportuárias são, simultaneamente, instrumentos de coesão nacional e catalisadores de competitividade, assegurando o escoamento da produção agrícola e industrial, o acesso aos mercados, a atracção de investimento turístico e a dinamização das cadeias de exportação. A expansão e modernização destas redes reforçam a integração entre os corredores logísticos de Nacala, Beira e Maputo, promovendo uma visão sistémica do território económico nacional.

O PII 2026–2030 ancora-se também nas orientações do Cenário Fiscal de Médio Prazo e do Programa Nacional de Infra-estruturas (PNI), que identificam o investimento em transportes, energia e água como pilares de suporte ao crescimento inclusivo. O programa traduz estes princípios em planos concretos regionais, articulando o investimento público com iniciativas privadas em torno de cadeias produtivas integradas e de zonas económicas especiais. Assim, as intervenções em transportes deixam de ser apenas projectos de engenharia e passam a constituir infra-estruturas de desenvolvimento, orientadas por critérios de eficiência económica, sustentabilidade ambiental e inclusão social.

Ao mesmo tempo, o programa responde às dinâmicas de descentralização e planeamento territorial, promovendo a coerência entre os Planos Estratégicos Provinciais de Desenvolvimento (PEPDs) e o quadro nacional de investimentos. A abordagem territorial permite que cada região do país capitalize as suas vantagens comparativas, recursos naturais, posição geográfica e capital humano, conectando-as aos grandes corredores de desenvolvimento.

Desta forma, o PII 2026–2030 surge como um instrumento de execução estratégica que traduz a visão de um Moçambique integrado, competitivo e sustentável, onde o sector

dos transportes funciona como o eixo de articulação entre a economia real, a política fiscal e o ordenamento territorial. A coerência entre políticas de investimento, estabilidade macroeconómica e integração logística torna o PII não apenas um plano de obras, mas um vector de transformação estrutural e territorial do país.

1.5. Objectivos, Princípios Orientadores do PII e Impacto

1.5.1. Objectivos Geral e Específicos

Objectivo Geral do PII é assegurar a coordenação, priorização e execução eficiente dos investimentos estratégicos do país, promovendo crescimento económico sustentável, integração territorial, diversificação produtiva e melhoria do bem-estar das populações através de projectos estruturantes de elevado impacto.

Especificamente, o PII pretende:

- i. Promover a transformação estrutural da economia, reforçando os sectores produtivos e de valor acrescentado;
- ii. Assegurar a integração territorial através da expansão e modernização das infra-estruturas de transporte, energia, água e comunicações;
- iii. Estimular o investimento privado e as parcerias público-privadas, criando um ambiente favorável ao desenvolvimento empresarial;
- iv. Reforçar a coordenação intersectorial e a coerência entre os instrumentos de planificação nacional, provincial e local;
- v. Reduzir as assimetrias regionais, promovendo um desenvolvimento inclusivo e equilibrado entre as diversas zonas do país;
- vi. Consolidar a sustentabilidade fiscal e ambiental dos investimentos, assegurando a sua viabilidade; e
- vii. Valorizar o capital humano e o emprego qualificado, articulando a formação técnica e profissional com as necessidades dos sectores produtivos.
- viii. Assegurar que os processos de transformação económica induzidos pelo PII sejam acompanhados por intervenções estratégicas de desenvolvimento social nos domínios da Educação, Saúde, Juventude e Desporto, Género e Acção Social, Obras Públicas e Comunicação e Transformação Digital.

1.5.2. Impacto do PII 2026 – 2030

O PII 2026–2030 representa uma viragem estratégica para Moçambique, ao transformar o investimento público num motor real de crescimento, produtividade e coesão territorial. Através de projectos estruturantes de elevada maturidade e impacto comprovado, o programa articula logística, energia, agro-indústria, turismo e serviços institucionais numa única plataforma de desenvolvimento, resolvendo um dos maiores constrangimentos históricos do país: a fragmentação dos investimentos e a fraca integração entre sectores e regiões.

O efeito combinado destas intervenções permite reduzir custos logísticos e energéticos, aumentar a competitividade das empresas, expandir a capacidade produtiva e atrair investimento privado em escala. As estimativas indicam que o PII poderá acrescentar até 3,5 p.p. ao crescimento anual do PIB, gerar mais de 900 mil empregos directos e impulsionar exportações industriais e agro-alimentares, enquanto fortalece a resiliência climática e melhora o bem-estar das populações.

Com uma carteira de projectos robusta, equilibrada e territorialmente integrada, o PII posiciona-se como o principal instrumento para acelerar a industrialização, reduzir assimetrias regionais e garantir que cada metical investido gere impacto económico, social e institucional concreto. É, por isso, uma peça indispensável para consolidar a visão de um Moçambique moderno, competitivo e sustentável.

1.5.3. Princípios Orientadores

O PII 2026–2030 orienta-se por um conjunto de princípios que garantem a sua coerência técnica e estratégica:

- Integração e complementaridade, assegurando que cada projecto contribua para cadeias de valor regionais e nacionais;
- Racionalidade económica e eficiência do investimento, privilegiando projectos com elevado retorno económico e social;
- Sustentabilidade macroeconómica e financeira, em consonância com o Cenário Fiscal de Médio Prazo;
- Planeamento territorial e descentralização, promovendo a harmonização entre as prioridades nacionais e provinciais;
- Parcerias público-privadas e mobilização de capital privado, como instrumentos para ampliar o impacto dos investimentos;
- Transparência, boa governação e responsabilidade institucional, garantindo a gestão eficaz e responsável dos recursos; e

- Resiliência e sustentabilidade ambiental, assegurando que o desenvolvimento económico respeite o equilíbrio ecológico e climático.

2. METODOLOGIA

2.1. Fases Metodológicas

i) Diagnóstico e Alinhamento Estratégico

O ponto de partida do PII foi a análise do enquadramento macroeconómico e institucional, com base nos principais instrumentos de planificação: ENDE 2025–2044, PQG 2025–2029, Cenário Fiscal de Médio Prazo (CFMP) 2025-2029, Programa Nacional de Infra-estruturas (PNI) e Planos Estratégicos Provinciais de Desenvolvimento (PEPDs). Esta etapa assegurou a convergência entre políticas públicas, metas fiscais e prioridades territoriais, evitando sobreposições, dispersão de recursos e investimentos redundantes.

O diagnóstico incluiu a identificação de potenciais produtivos regionais, défices de infra-estrutura e gargalos logísticos, que limitam a competitividade e a integração territorial. O cruzamento destas variáveis permitiu mapear cadeias de valor prioritárias e áreas de especialização regional, alinhadas com a vocação económica de cada província.

ii) Identificação e Estruturação de Projectos

A segunda fase centrou-se na selecção e sistematização dos projectos de investimento, com base em critérios de relevância económica, maturidade técnica e contributo para o desenvolvimento territorial.

Os projectos foram organizados segundo dois níveis de intervenção:

- **Cadeias de Projectos Estruturantes**, com capacidade de transformação económica e de atracção de investimento complementar;
- **Intervenções Complementares**, destinados a assegurar a viabilidade técnica e a expansão das cadeias de intervenções complementares, através de infra-estruturas de transporte, energia, água, educação, formação profissional e serviços institucionais.

Esta lógica de estruturação permitiu construir um sistema de investimentos interdependente, no qual cada projecto desempenha uma função específica dentro da cadeia de projecto regional e nacional.

Os projectos incluídos no PII foram seleccionados de forma participativa, com base em informação técnica disponibilizada pelos ministérios, governos provinciais e parceiros institucionais, assegurando a sua exequibilidade, alinhamento estratégico e complementaridade territorial.

iii) Priorização Técnica e Económica

A priorização dos projectos seguiu uma abordagem baseada em critérios técnicos, económicos, ambientais e sociais, aplicados de forma transparente e comparável.

Foram considerados prioritários os projectos concretos, viáveis e com informação técnica disponível, garantindo a coerência com as metas nacionais de crescimento e estabilidade fiscal.

Os principais critérios de priorização incluíram:

- **Alinhamento com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029 e os programas sectoriais estruturantes** (p.e. PRONAI, PROENERGIA II, PNI), assegurando coerência com as metas nacionais de crescimento inclusivo, industrialização e coesão territorial;
- **Relevância económica e impacto** esperado sobre o PIB, o emprego, as exportações e a diversificação produtiva;
- **Integração territorial**, medindo o contributo para a conectividade e a redução de assimetrias regionais;
- **Maturidade técnica**, considerando o estado de preparação, existência de estudos e prontidão para implementação;
- **Sustentabilidade financeira, social e ambiental**;
- **Capacidade de mobilização de investimento** privado e parcerias público-privadas (PPP).
- **Integração com grandes projectos regionais e cadeias de valor estruturantes**, avaliando a articulação com investimentos de grande escala já existentes e o contributo para reforçar encadeamentos produtivos, reduzir custos sistémicos e gerar valor acrescentado a nível regional e nacional.

A aplicação destes critérios foi conduzida de forma participativa e descentralizada, envolvendo ministérios de tutela, governos provinciais, agências reguladoras e representantes do sector privado. O processo resultou num portefólio de projectos realista, exequível e equilibrado, combinando impacto económico e coerência territorial.

iv) Territorialização e Integração Regional

A última fase metodológica consistiu na territorialização dos investimentos, estruturando-os em torno de corredores de desenvolvimento e pólos económicos regionais — Norte, Centro e Sul — que funcionam como eixos de integração produtiva e logística.

Esta abordagem reconhece as especificidades económicas, geográficas e sociais de cada região, promovendo a criação de cadeias de valor regionais interligadas. Em cada corredor, os projectos foram agrupados de acordo com o seu potencial de encadeamento, de modo a consolidar pólos económicos articulados com os mercados nacionais e internacionais, reforçando a descentralização e a governação territorial.

A integração territorial foi complementada pela identificação de projectos nacionais transversais, com impacto multiregional, que garantem a coesão e a conectividade económica de Moçambique.

O processo metodológico deu igualmente origem ao Capítulo 4 — Intervenções Estratégicas de Desenvolvimento Social —, que aplica uma lógica estruturada de diagnóstico, identificação, priorização e territorialização aos investimentos sociais complementares às cadeias económicas estruturantes, assegurando a coerência entre o pilar produtivo e o pilar social do PII 2026–2030.

2.2. Princípios Orientadores

A metodologia adoptada baseou-se em três pilares fundamentais:

1. Integração entre políticas e instrumentos de planificação, assegurando convergência entre objectivos económicos, fiscais e territoriais;
2. Territorialização dos investimentos, reconhecendo as especificidades regionais e promovendo o equilíbrio entre Norte, Centro e Sul;
3. Priorização estratégica através de projectos estruturantes e intervenções complementares, orientada para resultados tangíveis e mensuráveis.

O sector dos transportes assume papel transversal e estruturante em todo o PII 2026 - 2030, garantindo a ligação física entre projectos, sectores e regiões, e funcionando como infra-estrutura de coesão económica e territorial. Os investimentos em transporte — rodoviário, ferroviário, portuário e aeroportuário — foram considerados prioritários, dada a sua função catalisadora sobre a produção, o comércio, a indústria e o turismo.

Adicionalmente, foram integrados como prioritários os programas públicos de natureza institucional e territorial, concebidos no âmbito de políticas de organização do território e desconcentração do Estado. Estes incluem, entre outros, projectos como a Cidadela Parlamentar de Mocuba, que respondem a necessidades estruturantes de presença institucional, reforço da governação subnacional e equilíbrio inter-regional de infra-estruturas administrativas e residenciais.

A estimativa dos custos dos projectos do PII 2026 – 2030 foi realizada com base em comparações com projectos similares já implementados em Moçambique ou em

contextos regionais comparáveis. Sempre que possível, recorreram-se a estudos de viabilidade, valores unitários conhecidos e referências internacionais ajustadas ao contexto nacional. Esta metodologia permitiu estabelecer estimativas credíveis e coerentes com a realidade de implementação, mesmo para projectos ainda em fase preliminar.

2.3. Síntese Estrutural

O PII 2026–2030 organiza-se como um sistema integrado de investimentos, em que cada componente — económica, social, logística e institucional — contribui para um mesmo desígnio: transformar o potencial produtivo de Moçambique em crescimento real e sustentável.

A metodologia adoptada reflecte a visão de um Estado planificador moderno e coordenador, que orienta e integra os investimentos públicos e privados em função da coerência económica, da eficiência territorial e da prosperidade nacional. O PII não é apenas uma carteira de projectos, mas um instrumento estratégico de transformação estrutural, concebido para gerar sinergias entre sectores, promover a industrialização inclusiva e reforçar a resiliência do sistema económico nacional.

3. DOMÍNIO ECONÓMICO

3.1. Enquadramento

O domínio económico constitui um dos eixos fundamentais da avaliação dos investimentos propostos no PII 2026–2030. O objectivo desta secção é demonstrar, de forma estruturada e quantitativa, a relevância económica, social e territorial dos projectos seleccionados, evidenciando o modo como estes contribuem para a transformação estrutural da economia nacional, a industrialização territorial e a diversificação produtiva.

No seu desenho estratégico, o programa é concebido como uma resposta coordenada às oportunidades e constrangimentos estruturais que condicionam o crescimento económico inclusivo, a coesão territorial e a sustentabilidade do desenvolvimento nacional. A sua lógica de intervenção assenta na articulação entre cadeias de projectos estruturantes, intervenções complementares e grandes investimentos estruturantes já em curso ou planeados a nível regional e nacional. Longe de constituírem iniciativas isoladas, os projectos do PII funcionam como prolongamentos estratégicos e catalisadores de dinâmicas económicas existentes, reforçando o seu impacto e integração territorial.

Neste sentido, a definição dos projectos do PII 2026–2030 assenta em fundamentos previamente consolidados, reflectindo a continuidade de processos estruturantes já em curso no País. As intervenções propostas baseiam-se em dinâmicas e activos produtivos já existentes, estando fortemente ancoradas nas grandes tendências de investimento público e privado que se consolidaram ao longo dos últimos anos e que se mantêm prioritárias na ENDE 2025–2044 e no PQG 2025–2029.

Entre estas dinâmicas destacam-se, por exemplo: i) a electrificação nacional através dos programas ProEnergia+ e MEFA II, a expansão da rede de transmissão e a operação de novos projectos de gás natural; ii) o reforço dos corredores logísticos de Nacala e Beira como plataformas de exportação e integração regional; iii) os programas de desenvolvimento rural produtivo e comercial, com destaque para o SUSTENTA; iv) a industrialização ancorada no PRONAI, na criação de parques industriais e na agregação de valor às cadeias agrícolas, florestais e minerais; e v) a transformação digital e expansão da conectividade nas zonas rurais através do PADIM e de outros programas de infra-estrutura digital.

Neste contexto, a análise económica tem como finalidade assegurar que cada investimento proposto é legítimo, coerente e tecnicamente justificado, garantindo o uso racional dos recursos públicos e a mobilização de investimento privado.

A abordagem adoptada pelo PII baseia-se numa visão integrada de cadeias de valor, considerando que o desenvolvimento sustentável depende da articulação eficiente entre sectores produtivos, infra-estruturas, energia e capital humano.

Assim, a avaliação de cada projecto não se limita à sua rentabilidade directa, mas inclui a análise dos efeitos de encadeamento económico e territorial, isto é, a capacidade de cada investimento gerar impacto positivo sobre outros sectores, regiões e grupos populacionais.

Esta análise procura também demonstrar o contributo dos projectos para:

- Aumento da produtividade e do valor acrescentado nacional
- Coesão territorial e integração regional
- Criação de emprego e oportunidades de rendimento
- Promoção de exportações e substituição de importações
- Sustentabilidade ambiental e social dos investimentos públicos.

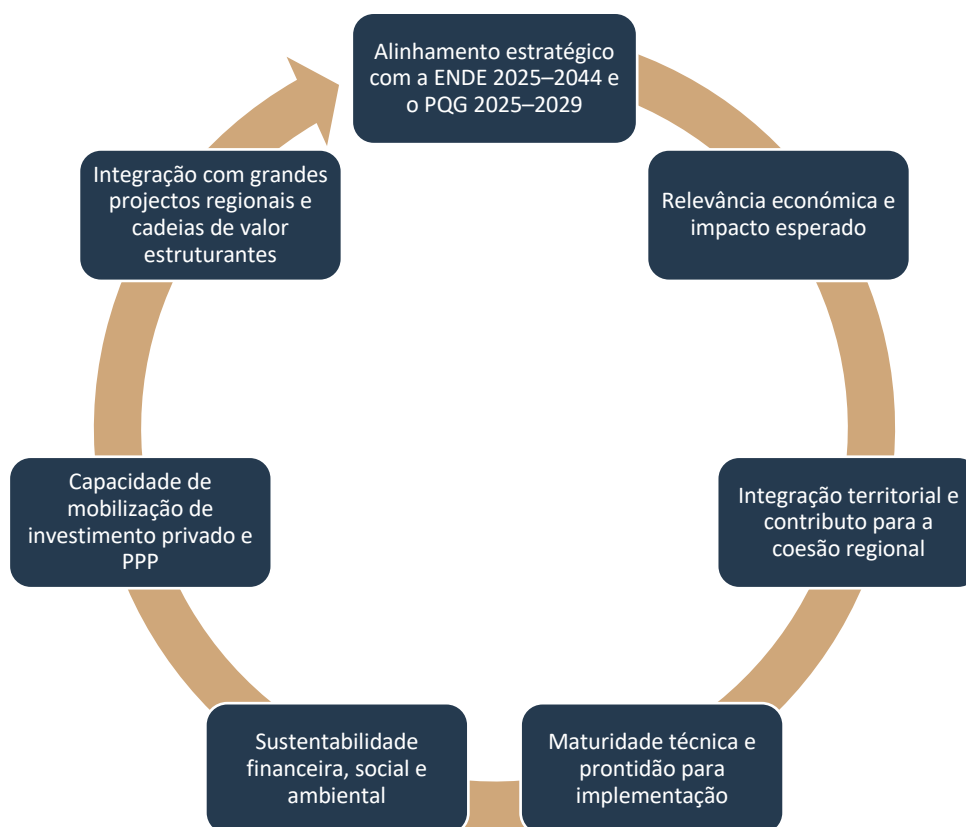
Deste modo, o domínio económico constitui o fundamento técnico da priorização dos projectos do PII, assegurando que as opções de investimento são consistentes com os objectivos de desenvolvimento do País e com as estratégias sectoriais e territoriais em vigor.

3.2. Legitimidade e Priorização dos Projectos Estruturantes

A carteira de projectos do PII 2026–2030 assenta num conjunto de dezoito (18) cadeias de projectos estruturantes, seleccionadas de acordo com critérios técnicos, económicos e estratégicos rigorosos.

Estes projectos representam o núcleo operativo do PII 2026 – 2030 e constituem a base sobre a qual se articulam as intervenções complementares de energia, transportes, água, formação e serviços institucionais. A sua legitimidade decorre da coerência com os instrumentos nacionais de planificação – nomeadamente a ENDE 2025–2044 e o PQG 2025–2029 – bem como da sua contribuição directa para a transformação estrutural da economia, a industrialização territorial e a promoção da coesão regional.

A priorização destes investimentos baseou-se em cinco critérios fundamentais:



Os critérios de selecção e priorização do PII 2026–2030 estão directamente alinhados com as orientações estratégicas do Governo de Moçambique, consagradas na ENDE 2025–2044 e no PQG 2025–2029. O PII 2026 – 2030 funciona como tradução operacional dessas políticas, transformando objectivos nacionais em parâmetros técnicos para identificar projectos com impacto mensurável e capacidade de execução. Assim, os critérios relacionados ao impacto económico, produtividade e criação de emprego concretizam as metas da ENDE 2025 – 2044 de industrialização, diversificação produtiva e crescimento sustentável, bem como as prioridades do PQG 2025 - 2029 de geração de emprego, segurança alimentar e redução da dependência de importações. Os critérios de integração territorial e infra-estrutural reflectem o compromisso com o ordenamento do território e a redução das desigualdades regionais, articulando-se com o desenvolvimento equilibrado promovido por corredores logísticos e pólos regionais. No campo ambiental, os critérios de sustentabilidade e resiliência climática derivam dos compromissos da ENDE 2025 – 2044 em adaptação às alterações climáticas e gestão sustentável dos recursos naturais, reforçados pelo PQG 2025 - 2029 na mitigação de riscos e construção de infra-estruturas resilientes. Já os critérios de viabilidade técnica, maturidade e capacidade institucional respondem à necessidade de garantir execução efectiva dos projectos e à preocupação com a eficiência e credibilidade da acção do Estado.

O PII 2026 – 2030 também incorpora o critério de mobilização de investimento privado e parcerias público-privadas, traduzindo a orientação transversal de posicionar o sector privado como motor do crescimento, com o investimento público desempenhando papel catalisador. Finalmente, os critérios de governação, transparência e prestação de contas materializam os princípios de boa governação e gestão baseada em resultados, assegurando responsabilidade institucional e confiança pública.

Os projectos apresentados na tabela seguinte (ver *Tabela 1*) foram seleccionados por cumprirem integralmente estes critérios e por evidenciarem alto potencial multiplicador sobre as cadeias de valor nacionais. Cada um constitui um motor de crescimento regional, destinado a gerar encadeamentos produtivos, reforçar a competitividade e consolidar os eixos de integração económica do País.

Tabela 1. Legitimidade e Prioridade das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
A01	MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais	Nacional	Indústria e Comércio	Alinhado com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029, PRONAI e a Política Nacional de Industrialização, o MozParks constitui o principal instrumento de industrialização inclusiva e descentralizada, orientado para o aumento da base produtiva e da competitividade industrial nacional.	Elevada relevância económica e territorial; maturidade técnica e institucional; modelo de parceria público-privada (PPP); forte potencial de encadeamento sectorial com agro-indústria, energia, logística e inovação tecnológica.	Desenvolvimento de 20 parques industriais e tecnológicos distribuídos por todo o País; atracção de investimento privado nacional e estrangeiro; geração de cerca de 200.000 empregos directos e indirectos; aumento das exportações e fortalecimento das PME, consolidando a industrialização sustentável e competitiva de Moçambique.	PPP e capital privado, complementado por blended finance para componentes específicas.	200.000

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
A02	Linha Ferroviária Norte-Sul	Nacional (Norte, Centro e Sul)	Infra-estrutura Ferroviária / Corredor Logístico Nacional	- Alinhado à ENDE 2025–2044, priorizando integração económica e coesão territorial. - Coerente com o PQG 2025–2029, que destaca modernização logística e conectividade interna. - Integrado no PEDEC–Nacala, reforçando governança e coordenação logística. - Enquadrado no Decreto Presidencial 6/2025, que atribui ao MTL competência no desenvolvimento ferroviário.	- Relevância estratégica nacional, por ligar três sistemas ferroviários actualmente desconectados. - Maturidade técnica e enquadramento legal já assegurados. - Elevado potencial económico e de redução de custos logísticos. - Capacidade para mobilizar parcerias público-privadas e investimento privado. - Forte impacto territorial e integração de sectores produtivos (mineiro, agrícola, industrial).	- Criação de mais de 66.000 empregos. - Benefícios económicos estimados em 145 mil milhões USD. - Impacto regional: 395 milhões USD no Sul e 778 milhões USD no Norte. - Aumento da capacidade de escoamento da produção agrícola, mineira e industrial. - Redução dos custos logísticos e aumento da competitividade nacional. - Reforço da posição de Moçambique como plataforma logística regional (SADC). - Integração territorial, mobilidade e dinamização dos corredores produtivos.	PPP + financiamento concessional multilateral, podendo incluir VGF.	66,000 (directo) + 22 000 (Indirectos)
A03	Reabilitação da Estrada Nacional nº1	Nacional (Norte, Centro e Sul)	Infra-estrutura Rodoviária / Corredor Logístico Nacional	Alinhado com a ENDE 2025 - 2044 e o PQG 2025 -2029; eixo estruturante de	Elevado retorno socioeconómico; maturidade técnica; impacto	Redução dos custos de transporte; melhoria de acessos; reforço	Financiamento concessional multilateral e bilateral, com uso restrito de	77.500

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
				integração nacional.	territorial nacional.	da coesão territorial.	endividamento interno para contrapartidas.	
A04	PEDEC – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala	Norte	Indústria / Logística / Energia	Alinhado com a ENDE 2025 - 2044, PQG 2025 - 2029 e PRONAI como eixo estruturante do desenvolvimento do Norte; promove a industrialização e integração regional através do Corredor de Nacala.	Elevado potencial de encadeamento logístico e produtivo; maturidade técnica e institucional; potencial exportador.	Geração de emprego industrial, expansão de exportações e dinamização de pólos económicos regionais.	Financiamento concessional multilateral, complementado por PPP nos componentes logísticos e portuários.	78.000
A05	Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo	Norte	Turismo / Serviços	Inserido na Estratégia Nacional de Turismo Sustentável e no PQG como zona prioritária de desenvolvimento turístico do Norte.	Elevada atractividade económica e ambiental; potencial de PPPs; integração com infra-estruturas logísticas e energéticas.	Criação de emprego no turismo, promoção da imagem internacional de Moçambique e crescimento das exportações de serviços.	PPP e investimento privado, com possibilidade de blended finance para infra-estruturas públicas.	3.200
A06	Linha de Transmissão Namialo – Metoro (400 kV)	Norte	Energia / Infra-Estrutura	Legítimo no quadro da estratégia de transição energética e integração do sistema eléctrico nacional.	Maturidade técnica elevada; impacto transversal na segurança energética regional; viabilidade financeira.	Reforço da capacidade de transporte de energia; fiabilidade eléctrica; suporte à industrialização do Norte.	Financiamento concessional multilateral, com blended finance associado à transição energética.	12.000

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
A07	Corredor Pemba - Lichinga	Norte	Agro- Indústria	Coerente com a ENDE, o PQG e o PRONAI como iniciativa de transformação agro-industrial e integração regional	Forte encadeamento produtivo e logístico, sustentabilidade social	Geração de emprego, redução de importação de alimentos, e dinamização de pólos regionais	Financiamento concessional multilateral, complementado por PPP	24.000
A08	Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento	Centro	Agro-Indústria / Agricultura	Coerente com a ENDE e o PQG como iniciativa de transformação agro-industrial e segurança alimentar.	Forte encadeamento produtivo rural-industrial; impacto directo no rendimento dos produtores; sustentabilidade social.	Melhoria da produtividade e qualidade do arroz nacional; geração de emprego; redução das importações alimentares.	Financiamento concessional multilateral e bilateral, complementado por fundos climáticos.	1.200
A09	Parque Têxtil Integrado	Centro	Indústria Transformadora	Alinhado com o PRONAI e com a reactivação da indústria têxtil nacional e valorização da produção de algodão moçambicano.	Elevado impacto em exportações; sustentabilidade social (emprego feminino); sinergias logísticas com o Porto da Beira.	Aumento do valor acrescentado nacional; integração produtiva rural-industrial.	PPP / investimento privado para a componente industrial; concessional para infra-estruturas de apoio.	1.500
A10	Zona Económica Especial de Mocuba (ZEE-M)	Centro	Indústria / Energia	Inserida no PQG como eixo de transformação industrial da Zambézia; reforça a integração com o Corredor da Beira.	Relevância económica e territorial; potencial de PPPs; coerência com a ENDE (desconcentração industrial).	Desenvolvimento de cadeias agro-industriais regionais; criação de emprego e atracção de investimento privado.	PPP e capital privado para operações; concessional para infra-estruturas estruturantes.	1.200

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
A11	Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba	Centro	Infra-Estruturas / Serviços Públicos	Legítima por reforçar a descentralização institucional e o desenvolvimento urbano do centro.	Elevada maturidade técnica; impacto administrativo e simbólico; coerência territorial.	Consolidação da governação local; criação de emprego na construção; estímulo ao desenvolvimento urbano regional.	Financiamento concessional bilateral e multilateral (activo público sem geração de receitas).	3.000
A12	Mphanda Nkuwa HPP – Hidroeléctrica	Centro	Energia / Produção	Prioritário no Plano Nacional de Energia e na transição energética; reforça a segurança energética nacional e regional.	Grande capacidade de investimento; elevada maturidade técnica; integração com a rede eléctrica de transporte.	Expansão da geração eléctrica limpa; redução de custos energéticos; suporte à industrialização e exportação.	PPP / IPP (Independent Power Producer), complementado por blended finance e garantias soberanas limitadas.	95.000
A13	Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse – Moatize	Centro	Infra-Estruturas	Parte da estratégia logística nacional; essencial à exportação mineira	Elevado retorno económico; integração territorial com o Corredor da Zambézia; sustentabilidade via PPPs.	Aumento da capacidade exportadora; criação de emprego; desenvolvimento da infra-estrutura logística.	PPP (concessão ferroviária-portuária), podendo incluir VGF e financiamento comercial estruturado.	48.000
A14	Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II)	Centro	Infra-estrutura / Agricultura / Meio Ambiente e Clima	Alinhado com a ENDE, o PQG e a Estratégia Nacional de Adaptação e Mitigação das Mudanças Climáticas; responde às prioridades do Governo em conectividade rural, reforma	Seleção baseada no potencial de impacto económico e social, maturidade técnica e institucional e alinhamento com os critérios da Millennium Challenge	Redução da pobreza através do aumento da produtividade, melhoria da mobilidade rural, fortalecimento da resiliência climática e criação de empregos sustentáveis, especialmente	Donativo (MCC) + financiamento concessional complementar.	10.000

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
				agrícola e resiliência costeira.	Corporation (MCC).	para mulheres e jovens.		
A15	Zona Industrial de Savane (ZISA)	Centro	Indústria	Alinhado com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029 e o PRONAI; concretiza a industrialização descentralizada e a adição de valor a recursos nacionais, com enquadramento legal próprio conferido por decreto do Governo.	Impacto económico e criação de emprego; mobilização de investimento privado e IDE; integração territorial e logística; industrialização e adição de valor; sustentabilidade ambiental e resiliência climática.	Instalação de cerca de 3.800 empresas, das quais aproximadamente 750 de investimento directo estrangeiro; expansão da capacidade portuária nacional; aumento das exportações de produtos transformados; captação de receitas fiscais e transformação urbana de Savane.	Investimento directo estrangeiro e capital privado, com PPP nas componentes portuária, ferroviária e energética.	280.000
A16	Inhambane – Região Integrada de Turismo	Sul	Turismo / Serviços	Integrado no Plano Nacional de Turismo Sustentável e coerente com o PQG (diversificação económica).	Potencial de criação de emprego; integração com energia, água e transportes; atractividade internacional.	Crescimento do turismo sustentável; aumento de receitas e da imagem externa do País.	PPP e investimento privado, com concessional apenas para infra-estruturas públicas.	1.500

ID	Projecto/Programa	Região	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)	Potencial e Geração de emprego
A17	Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo	Sul	Agricultura / Logística	Prioridade nacional para a segurança alimentar e industrialização agrícola; alinhada com a ENDE e o Corredor do Limpopo.	Elevada relevância socioeconómica; sustentabilidade ambiental; coerência territorial; Elevado potencial de encadeamento logístico e produtivo; maturidade técnica e institucional; potencial exportador.	Aumento da produção agrícola e agro-transformação; redução de importações; emprego rural; Redução dos custos de transporte; melhoria de acessos; reforço da coesão territorial.	Financiamento concessional para infra-estruturas e irrigação; PPP para parque agro-industrial; fundos climáticos como complemento.	35.000
A18	Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo	Sul	Agricultura / Infra-Estruturas Hídricas	Enquadra-se na política nacional de gestão integrada de recursos hídricos e segurança alimentar.	Forte impacto produtivo e social; sinergias com o agronegócio do Sul; viabilidade técnica comprovada.	Aumento da produtividade agrícola; melhoria da resiliência climática; geração de emprego rural.	Financiamento concessional multilateral, com fundos climáticos e donativos para componentes de adaptação.	18.000

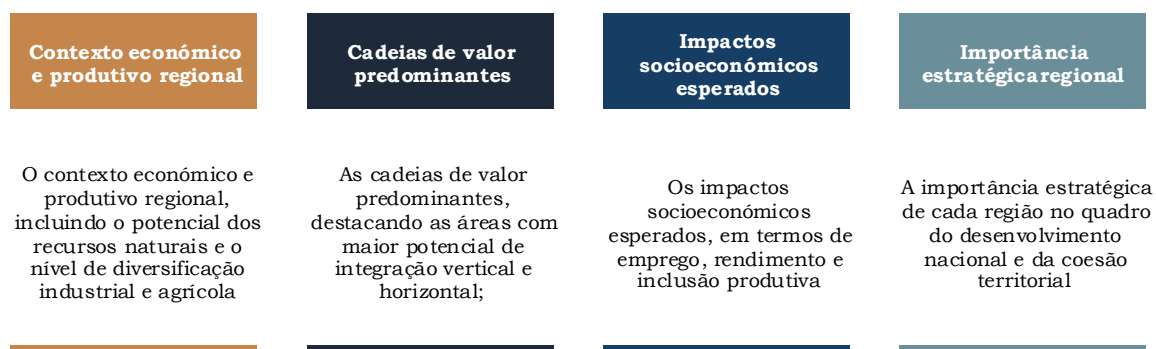
Nota (*): A definição das modalidades preferenciais de financiamento segue a metodologia apresentada na *Secção 6 – Mecanismos de Financiamento*, onde se detalham os critérios utilizados, as categorias de instrumentos e o respectivo enquadramento fiscal.

3.3. Dimensões Estruturantes da Análise

A presente análise é organizada de forma regional, reflectindo a estrutura territorial de desenvolvimento estabelecida na ENDE 2025–2044 e no PQG 2025–2029.

Esta abordagem permite compreender, de modo integrado, as dinâmicas económicas, produtivas e sociais de cada região, bem como os encadeamentos entre projectos estruturantes e intervenções complementares no contexto das respectivas cadeias de valor.

Cada uma das três regiões — Norte, Centro e Sul — apresenta características económicas próprias, níveis diferenciados de infra-estruturação e sectores de especialização distintos. Por essa razão, a análise regional incide sobre quatro dimensões estruturantes:



Esta estrutura de análise assegura a coerência entre as dimensões territorial e sectorial do PII 2026 - 2030, permitindo identificar de forma clara as interdependências e complementaridades entre os projectos regionais e nacionais.

Deste modo, reforça-se a visão de desenvolvimento equilibrado e sustentável, em que cada região contribui, de forma diferenciada, mas articulada, para a industrialização e integração económica do País.

3.4. Análise Económica e de Cadeia de Projecto Estruturante por Nível

3.4.1. Nacional

A análise económica e de cadeia de projecto estruturante ao nível nacional incide sobre projectos estruturantes de âmbito transversal, com impacto directo na transformação produtiva e na integração territorial de Moçambique. Estes projectos constituem o núcleo operativo da reindustrialização e modernização económica, promovendo a competitividade das cadeias de valor e a articulação entre investimentos públicos, privados e regionais.

A01 - MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais

O Programa dos 20 Parques Industriais é o projecto estruturante da reindustrialização nacional, concebido pela MozParks Holding, S.A. em parceria com o Governo de Moçambique, com o objectivo de impulsionar o crescimento económico, criar emprego e desenvolver cadeias de valor locais em todas as províncias. Inspirado no modelo de sucesso do Parque Industrial de Beluluane, o programa prevê a implementação de 20 parques industriais estrategicamente distribuídos pelo país, cada um associado a um projecto estruturante dos sectores da mineração, energia, agro-indústria ou manufactura.

O plano nacional visa gerar 200 mil empregos directos e rendimento para mais de 2 milhões de moçambicanos, através da promoção de uma industrialização inclusiva, sustentável e territorialmente equilibrada. Cada parque é desenvolvido em parceria com os Governos Provinciais, permanecendo sob sua propriedade, enquanto a MozParks assegura o desenvolvimento, gestão e operação das infra-estruturas industriais.

Estes parques não operam de forma isolada: estão directamente ligados a projectos estruturantes nacionais e regionais já em curso, tais como: Safira e Beluluane Gas Company em Maputo; Jindal África e Vulcan em Tete; Kenmare e a Zona de Topuito em Nampula; ExxonMobil e TotalEnergies em Palma e Pemba; Ligação logística via Corredor de Nacala e Porto de Quelimane; Programas de desenvolvimento agro-industrial e florestal no Centro e Norte.

Estes projectos estruturantes asseguram o fornecimento de matérias-primas, energia, serviços logísticos e mão-de-obra qualificada, tornando os parques pontos de ancoragem de cadeias de valor regionais e nacionais.

Os parques são ancorados por grandes empresas nacionais e internacionais, como Kenmare, TotalEnergies, ExxonMobil, Sasol, Jindal Africa, Globeleq, e Syrah Resources, e apoiados por organizações multilaterais como o Banco Mundial, AfDB e KfW,

garantindo um modelo sem dependência de financiamento governamental. Cada unidade requer cerca de 5 milhões de dólares para a fase inicial, totalizando 100 milhões de dólares para a implementação nacional.

O programa integra componentes de desenvolvimento regional e de conteúdo local, promovendo a participação das PME moçambicanas nas cadeias de fornecimento industrial, bem como investimentos em infra-estruturas energéticas, hídricas e logísticas. Parques como Beluluane (Maputo), Topuito (Nampula) e o Cluster de Cabo Delgado já demonstram a eficácia do modelo, acolhendo dezenas de empresas de mais de 18 países e investimentos privados superiores a 4 mil milhões de dólares.

Tabela 2. A01 - MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais - Nacional

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o estruturante	Localização	Custo (USD)	Horizonte
A01	MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais	Estruturante- Indústria e Comércio	-	Nacional	100.000.000,00	2026- 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A **Tabela 3.** apresenta as principais oportunidades de investimento e parcerias identificadas em cada província, no âmbito do Projecto Estruturantes Nacional da MozParks.

Estes projectos estão associados ou complementam os Parques Industriais Estruturantes em desenvolvimento no país, reforçando o objectivo de promover uma industrialização descentralizada, integração produtiva e valorização das cadeias locais. Ao alinhar investimentos públicos e privados estratégicos, a MozParks contribui para a criação de ecossistemas industriais regionais sustentáveis, integrados no PII 2026-2030.

Tabela 3. Oportunidades de Projectos Integrados no Projecto Estruturante Nacional

Província	Principais Projectos / Oportunidades	Sector Predominante
Maputo	Safira, Dugongo Cimentos, Globeleq, Heineken, CDM, Coca-Cola, Tongaat Hulett, Safira	Indústria transformadora, bebidas e construção
Gaza	Areias Pesadas de Chibuto, Porto de Chonguene	Mineração e logística
Inhambane	Sasol, Rio Tinto, Vilanculos	Energia e turismo

Província	Principais Projectos / Oportunidades	Sector Predominante
Sofala	Parque Industrial da Munhava, Jindal Africa, Parque Nacional de Gorongosa	Indústria, mineração e conservação
Manica	Companhia de Pipeline Moçambique-Zimbabwe, Manica Gold Project – Pan African Resources, Centro Agro-Alimentar de Manica (CAAM)	Mineração e agroindústria
Zambézia	Porto Seco de Macuse, Pólo Agroindustrial de Luabo	Logística e agroindústria
Tete	Mpanda Nkuwa, HCB, Vulcan, ICVL	Energia e mineração
Nampula	Kenmare Moma Mining, Haiya Mining, Porto de Nacala	Kenmare Moma Mining, Haiya Mining, Porto de Nacala
Niassa	Green Resources, ZEPA, Globeleq, Mina de Grafite de Nipepe	Green Resources, ZEPA, Globeleq, Mina de Grafite de Nipepe
Cabo Delgado	ExxonMobil, TotalEnergies, ENI, Twigg Exploration and Mining, Montepuez Ruby Mine	Energia e recursos minerais

Fonte: MozParks (2025)

A02 - Linha Ferroviária Norte-Sul

O Projecto da Linha Ferroviária Norte-Sul constitui o principal investimento estruturante para a coesão territorial e integração económica de Moçambique, concebido como resposta estratégica à fragmentação da rede ferroviária nacional e à necessidade de reforçar a competitividade logística do país.

Com uma extensão total estimada em 3.808 km, o projecto integra linhas existentes, novos traçados e extensões planeadas, estabelecendo pela primeira vez uma ligação ferroviária contínua entre as regiões Norte, Centro e Sul — actualmente operadas como três sistemas desconectados.

Esta iniciativa tem como objectivo promover um corredor ferroviário eficiente, moderno e de alcance nacional, capaz de conectar pólos estratégicos de produção agrícola, industrial, mineira e turística, reduzindo custos logísticos, ampliando a capacidade de escoamento e potenciando a integração dos mercados internos. Ao colmatar a ausência histórica de uma ligação Norte-Sul, o projecto posiciona Moçambique como um eixo estruturante do comércio interno e transfronteiriço, respondendo às prioridades da ENDE 2025–2044 e do PQG 2025–2029 em matéria de conectividade, impacto produtivo e desenvolvimento equilibrado.

No plano económico e social, a Linha Norte–Sul representa benefícios de grande magnitude para o país. Estima-se a criação de mais de 66.000 postos de trabalho directos e indirectos, e impactos económicos avaliados em 145 mil milhões de dólares, impulsionados não só pelo transporte de mercadorias e passageiros, mas também pelo dinamismo adicional que irá gerar nos sectores do turismo, agricultura, mineração e indústria transformadora. Projeções indicam impactos regionais significativos, incluindo 395 milhões de dólares no Sul e 778 milhões de dólares no Norte, além de mais de 22 mil empregos adicionais derivados dos efeitos indirectos e induzidos do investimento.

A ligação ferroviária Norte–Sul actuará como plataforma unificadora destas infra-estruturas, criando encadeamentos económicos, reduzindo tempos de circulação, fortalecendo o ambiente de negócios e potenciando exportações e substituição de importações.

No contexto regional, a execução deste projecto permitirá consolidar o papel de Moçambique como plataforma logística da SADC, reforçando a sua competitividade face a corredores alternativos da África Austral e promovendo maior mobilidade de bens e pessoas. A interconectividade ferroviária nacional, associada aos portos estratégicos do país, transformará Moçambique num ponto de passagem preferencial para o comércio regional.

A implementação será enquadrada por uma arquitectura institucional robusta, alinhada ao modelo do Plano de Recuperação e Crescimento Económico (PRECE) 2025-2029, incluindo um Gabinete de Coordenação da Linha Norte–Sul, garantindo gestão centralizada, eficiência administrativa e articulação interinstitucional entre ministérios, sector privado, parceiros de desenvolvimento e governos provinciais e distritais. Este mecanismo assegura que o projecto decorra em conformidade com o Decreto Presidencial 6/2025, que atribui ao Ministério dos Transportes e Logística a responsabilidade pela promoção, desenvolvimento e optimização dos serviços ferroviários.

Em conjunto, o Projecto da Linha Ferroviária Norte–Sul configura-se como um catalisador da transformação logística e produtiva do país, fortalecendo a base económica nacional, reduzindo desigualdades regionais e promovendo um crescimento sustentável e integrado.

A Linha Ferroviária Norte–Sul (A02) constitui um activo estruturante de elevada relevância pois cria continuidade logística interna, reduz a fragmentação dos corredores existentes e baixa de forma estrutural os custos de transporte de carga pesada e de longa distância. Para projectos industriais e mineiros já operacionais, como Jindal

Africa, Vulcan, ICVL, Kenmare Moma Mining e Haiyu Mining, a A02 oferece uma alternativa ferroviária fiável para o escoamento de minérios, produtos industriais e cargas intermédias, reduzindo a dependência exclusiva de eixos portuários isolados. Do ponto de vista do investidor, isto traduz-se em menor custo por tonelada-quilómetro, maior previsibilidade logística e maior resiliência face a choques operacionais ou climáticos que afectam rotas específicas.

Ao nível territorial e energético, a Linha Ferroviária reforça a integração económica entre províncias-chave como Maputo, Sofala, Manica, Tete, Nampula e Niassa, criando sinergias directas com infra-estruturas estratégicas como o Porto de Nacala, o Porto da Beira e os principais parques industriais e agroindustriais. Esta conectividade beneficia igualmente empresas de energia e recursos naturais como Sasol, Hidroelétrica de Cahora Bassa, Globeleq, bem como operadores agroindustriais e logísticos associados a pólos como o Centro Agro-Alimentar de Manica (CAAM) e o Pólo Agroindustrial de Luabo. Para o capital privado, a Linha Ferroviária Norte-Sul aumenta a bancabilidade dos activos existentes, melhora a integração dos mercados internos e regionais e cria condições para expansão industrial e mineira sustentada, assente numa infra-estrutura de transporte de escala nacional e compatível com padrões internacionais.

Tabela 4. A02 - Linha Ferroviária Norte-Sul

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localizaçã o	Custo (USD)	Horizont e
A02	Linha Ferroviária Norte-Sul	Estruturante – Transportes e logística	-	Nacional	2.500.000.0 00,00	2026– 2030

A03 - Reabilitação da Estrada Nacional nº1 (EN1)

A Reabilitação da EN1 constitui um dos investimentos estruturantes mais relevantes do PII 2026–2030, inserindo-se num sector que assume um papel transversal em todo o Programa, por viabilizar o funcionamento das cadeias de valor, o escoamento da produção, a mobilidade da força de trabalho e a integração económica nacional. A EN1, enquanto principal corredor rodoviário de Moçambique, é determinante para a competitividade e coesão territorial, justificando o investimento estruturante estimado em 2,423 mil milhões de dólares.

O projecto estruturante é reforçado por um conjunto de intervenções complementares, que asseguram a eficácia e o alcance económico da reabilitação. Estes complementares

abrangem trechos críticos nas províncias da Zambézia, Sofala, Inhambane, Gaza, Maputo e Nampula, reforçando tanto o acesso a centros produtivos e mercados como a ligação a destinos turísticos e áreas de circulação estratégica de carga. A sua implementação assegura a continuidade operacional da via, melhora a segurança rodoviária e reduz substancialmente os custos e tempos de transporte, com impacto directo na performance das cadeias produtivas.

A lógica do conjunto reflecte uma cadeia integrada de projectos estruturantes, em que o estruturante gera ganhos nacionais, enquanto os complementares potenciam estes benefícios a nível regional e sectorial. A harmonização entre investimentos estruturantes e complementares permite que o sector dos transportes cumpra o seu papel transversal no PII, servindo de suporte às demais áreas económicas — agricultura, indústria, turismo, logística e serviços.

No seu conjunto, o projecto de reabilitação da EN1, e intervenções associadas, traduzem uma abordagem orientada para impacto, fortalecendo a conectividade territorial, reduzindo vulnerabilidades infra-estruturais e promovendo um ambiente económico mais competitivo e resiliente.

A Reabilitação da EN1 constitui um dos investimentos com maior impacto transversal na redução de custos logísticos e operacionais para os principais projectos industriais, mineiros, energéticos e agroindustriais já operacionais em Moçambique. Enquanto eixo rodoviário contínuo que liga o Sul, Centro e Norte do país, a EN1 é determinante para operações como Sasol, Kenmare Moma Mining, Haiyu Mining, Jindal África, Vulcan e ICVL, ao assegurar o transporte fiável de insumos, equipamentos, combustíveis e mão-de-obra entre centros produtivos, portos, parques industriais e mercados consumidores. Para o investidor, a reabilitação da EN1 traduz-se em menor custo por tonelada transportada, redução de perdas associadas a avarias e atrasos, e maior previsibilidade nos ciclos de produção e distribuição.

Os trechos complementares da EN1 nas províncias da Zambézia, Sofala, Inhambane, Gaza, Maputo e Nampula reforçam de forma directa a competitividade de pólos logísticos e produtivos estratégicos, incluindo o Porto de Nacala, o Porto da Beira, o Pólo Agroindustrial de Luabo e o Centro Agro-Alimentar de Manica (CAAM). Estes investimentos melhoram o acesso rodoviário a áreas agrícolas e industriais, beneficiando empresas agro-industriais e de bebidas como Tongaat Hulett, Heineken, Coca-Cola e Safira, ao reduzir tempos de entrega, custos de transporte e riscos de ruptura de abastecimento. No seu conjunto, a A03 fortalece a integração económica nacional, aumenta a resiliência das cadeias de valor e melhora a bancabilidade dos

activos existentes, criando um ambiente mais competitivo, previsível e atractivo para investimento privado de médio e longo prazo.

Tabela 5. A03 – Reabilitação da Estrada Nacional nº1

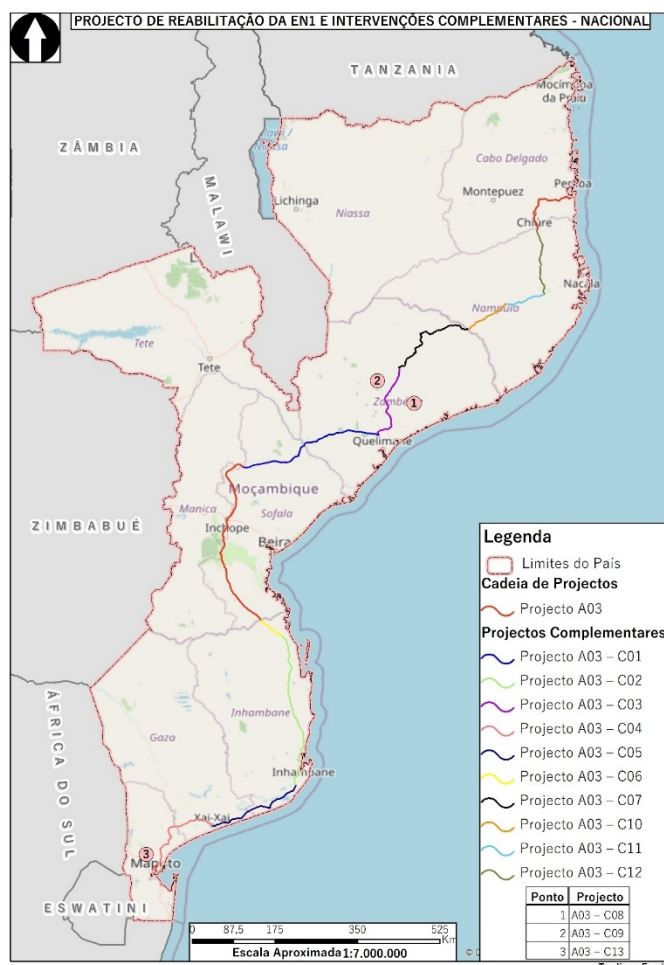
ID	Projecto/Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo (USD)	Horizonte
A03	Reabilitação da EN1	Estruturante	-	Nacional	2.433.300.000,00	2026 - 2030
A03 - C01	N1 Chimuará – Nicosadala (167 km) – Início de reabilitação	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o estruturante (ligação primária na Zambézia para entrada/saída de carga)	Zambézia	90.000.000,00	2026 - 2030
A03 - C02	Reabilitação da EN1 – Trecho Maxixe – Inhassoro	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante (acessibilidade terrestre ao destino turístico)	Inhambane	110.000.000,00	2026 - 2030
A03 - C03	Reabilitação da EN1 – Trecho Nicosadala – Mocuba – Caia	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante (acesso rodoviário a insumos e mercados)	Zambézia – Sofala	100.000.000,00	2026 - 2030
A03 - C04	Reabilitação e alargamento da N1: Marracuene - Xai Xai (192 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Maputo/Gaza	262.500.000,00	2026 - 2030
A03 - C05	Reabilitação da N1: Xai-Xai - Maxixe (246 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Inhambane /Gaza	246.000.000,00	2026 - 2030
A03 - C06	Reabilitação da N1: Maxixe-Massinga – Pambara (238 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Inhambane /Gaza	238.000.000,00	2026 - 2030
A03 - C07	Reabilitação da N1: Mocuba - Rio Ligonha (291 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Zambézia	295.000.000,00	2026 - 2030
A03 - C08	Reabilitação da N1: Namacurra - Mocuba (94 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Zambézia	94.000.000,00	2026 - 2030

ID	Projecto/Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo (USD)	Horizonte
A03 – C09	Construção de Ponte sobre o Rio Licungo (Mocuba) e estrada de ligação (18 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Zambézia	180.000.000,00	2026 – 2030
A03 – C10	Reabilitação da N1: Rio Ligonha – Nampula (103 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Nampula	103.000.000,00	2026 – 2030
A03 – C11	Reabilitação da N1: Nampula - Namialo (103 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Nampula	89.000.000,00	2026 – 2030
A03 – C12	Reabilitação da N1: Namialo – Rio Lúrio (154 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Nampula	154.000 000,00	2026 – 2030
A03 – C13	Manutenção de rotina em toda a extensão da N1 por 5 anos	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Nacional	471.800 000,00	2026 – 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

O mapa abaixo (ver *Figura 2*) apresenta a localização e a interligação do projecto estruturante de reabilitação da EN1 e das intervenções complementares associadas, evidenciando a sua articulação ao longo do território nacional. A figura ilustra a cadeia integrada de projectos rodoviários e intervenções complementares que reforçam a conectividade logística, a coesão territorial e a ligação entre os principais corredores económicos, energéticos e turísticos do País, assegurando a continuidade funcional do eixo estruturante da EN1.

Figura 2. Projecto de Reabilitação da Estrada Nacional nº1 e Intervenções Complementares



Fonte: Elaboração IMPACTE/MPD (2025), com base na informação técnica e geoespacial partilhada pelas entidades proponentes dos projectos integrados no PII 2026–2030

3.4.2. Região Norte

A Região Norte, que integra Cabo Delgado, Nampula e Niassa, apresenta uma configuração económica marcada por fortes complementaridades entre agricultura comercial, logística, energia e turismo, constituindo um dos principais eixos de expansão territorial e produtiva do país.

No contexto do PII 2026–2030, os projectos estruturantes seleccionados para a região Norte — o **Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC)**, a **Zona Económica Especial de Turismo de Crusse Jamali** e a **Linha de Transmissão Namialo–Metoro (400 kV)** — reforçam esta dinâmica ao consolidar cadeias de valor regionais já existentes e ao gerar sinergias com investimentos estruturantes previamente implementados.

O PEDEC intensifica a competitividade logística do Corredor de Nacala, reduzindo custos de transporte, ampliando o escoamento agrícola e mineiro e articulando-se com programas nacionais como o SUSTENTA e o PRONAI, que dependem de infra-estrutura eficiente para viabilizar agro-indústrias e parques industriais em Nampula e Niassa. A ZEE de Crusse Jamali introduz uma componente de turismo sustentável de elevado valor, complementando a expansão energética e digital em curso e criando procura por bens e serviços locais, em alinhamento com a diversificação económica prevista no PQG 2025 - 2029. A Linha Namialo–Metoro, por sua vez, assegura a estabilidade eléctrica necessária para o funcionamento das agro-indústrias ligadas ao corredor, para a expansão urbana de Pemba, Nacala e Nampula e para o desenvolvimento de actividades associadas aos projectos de LNG em Cabo Delgado, operando como suporte transversal às restantes iniciativas.

Em conjunto, estes projectos estruturantes ampliam o impacto económico dos investimentos já realizados — incluindo a modernização do Porto e Ferrovia de Nacala, a expansão da electrificação rural (ProEnergia+, MEFA II), os projectos de digitalização (PADIM) e os próprios projectos de gás da Bacia do Rovuma — ao reforçar a conectividade territorial, garantir energia estável para indústrias emergentes e criar mercados para a produção agrícola e serviços locais.

Nesta região, as intervenções estruturantes têm um impacto directo na redução de custos logísticos, mitigação de riscos operacionais e aumento da previsibilidade dos investimentos, factores críticos para projectos de grande escala nos sectores de mineração, energia e agro-indústria. O fortalecimento do Corredor de Nacala — incluindo porto, ferrovia e ligações rodoviárias — melhora significativamente a

competitividade de operações como Kenmare Moma Mining e Haiyu Mining, ao reduzir tempos e custos de exportação, aumentar a fiabilidade da cadeia logística e diminuir a dependência de rotas alternativas mais longas e onerosas. Para investidores mineiros e industriais, esta infra-estrutura traduz-se em maior previsibilidade de receitas, menor risco de interrupções e melhor posicionamento nos mercados internacionais.

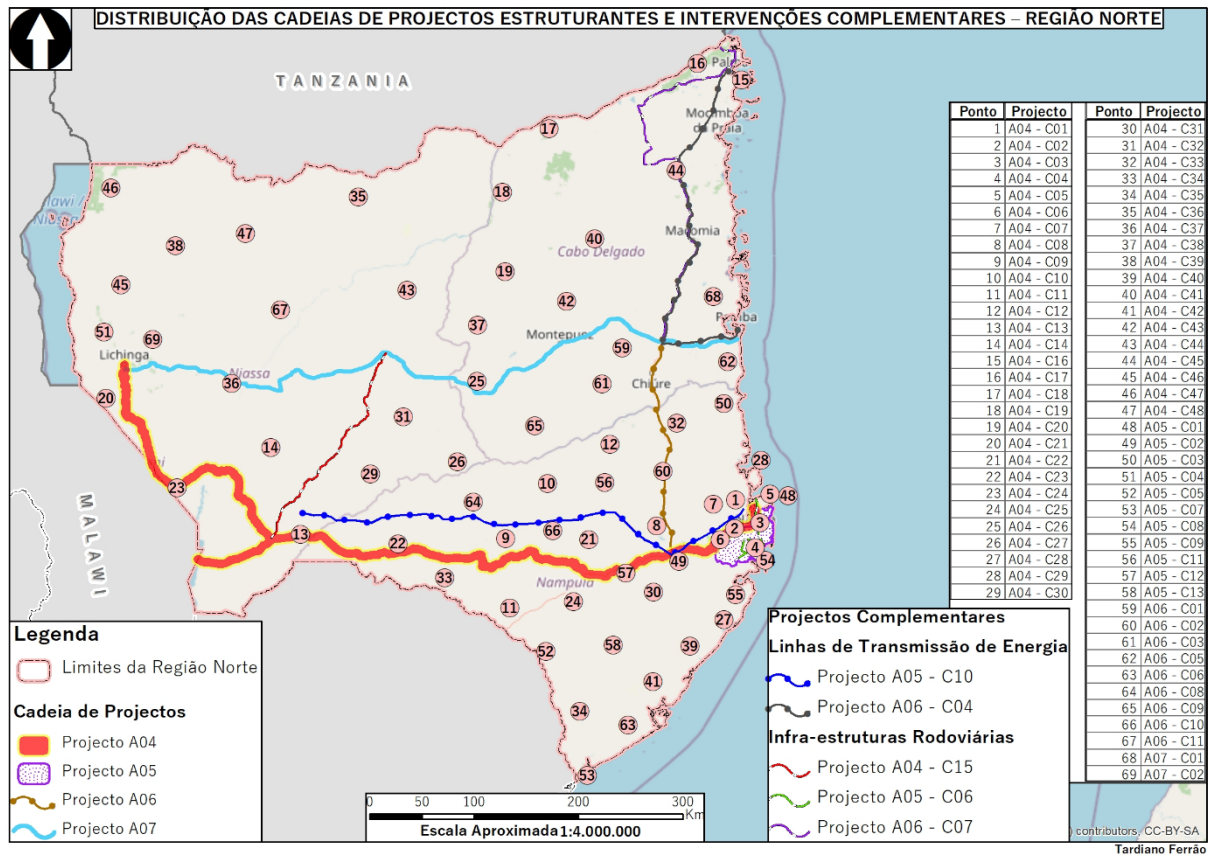
Em Niassa, o reforço da infra-estrutura energética e de transportes cria condições para a consolidação de projectos florestais, energéticos e mineiros, como Green Resources, Globeleq e a Mina de Grafite de Nipepe, reduzindo custos de operação em zonas anteriormente isoladas e aumentando a viabilidade económica de investimentos de longo prazo. Em Cabo Delgado, apesar do contexto de risco, as intervenções estruturantes continuam a ser determinantes para a viabilização de projectos de classe mundial como TotalEnergies, ExxonMobil, ENI e Montepuez Ruby Mining, ao assegurar infra-estruturas críticas, serviços de apoio e enquadramento territorial que reduzem risco-país, aumentam confiança do capital e suportam decisões de investimento de longo prazo.

Tabela 6. Critérios de Selecção e Justificação das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030 para a Zona Norte

ID	Projecto / Programa	Sector	Objectivo	Critério de Selecção	Justificação
A04	Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC)	Logística e Indústria	Integrar porto, ferrovia, indústria e agricultura	Relevância económica e integração territorial	Reduz custos logísticos, potencia exportações e cria sinergias produtivas
A05	Zona Económica Especial de Turismo de Crusse Jamali	Turismo Sustentável	Desenvolver turismo ecológico e de investimento privado	Diversificação económica	Promove emprego e conservação ambiental
A06	Linha de Transmissão Namialo-Metoro (400 kV)	Energia	Expandir e estabilizar o fornecimento regional	Sustentabilidade e viabilidade técnica	Garante energia estável para indústria e consumo urbano
A07	Corredor Pemba - Lichinga	Agro-indústria	Estruturação de um sistema integrado de produção, processamento e escoamento agro-industrial	Relevância económica e integração territorial	Reduz custos logísticos, potencia exportações e cria sinergias produtivas

O mapa abaixo (ver **Figura 3**) ilustra a localização e interligação dos projectos estruturante e intervenções complementares na Região Norte, destacando as infra-estruturas logísticas, energéticas e turísticas que sustentam a cadeia de projecto estruturante regional.

Figura 3. Distribuição Geográfica das Cadeias de Projectos Estruturantes e Intervenções Complementares – Região Norte



Fonte: Elaboração IMPACTE/MPD (2025), com base na informação técnica e geoespacial partilhada pelas entidades proponentes dos projectos integrados no PII 2026–2030.

A04 – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC)

O PEDEC, com um custo total estimado de 2,43 mil milhões de dólares, constitui o principal eixo estruturante da economia da Região Norte. O programa integra projectos nos sectores dos transportes, energia, indústria e agricultura, com o objectivo de transformar o Corredor de Nacala num pólo logístico e produtivo competitivo a nível nacional e regional.

A modernização da ferrovia e do porto de Nacala, a reabilitação das estradas regionais e a expansão da rede eléctrica permitirão reduzir custos de transporte, aumentar a eficiência logística e impulsionar o investimento privado. O projecto deverá criar mais de 25 mil empregos e contribuir para a diversificação das exportações e o equilíbrio territorial do desenvolvimento.

A cadeia de projecto do PEDEC estrutura-se a partir do transporte como elemento central, ligando a produção agrícola (Malema, Ribaué, Cuamba) às indústrias de transformação e ao Porto de Nacala para exportação. A energia assegura a continuidade produtiva, enquanto os serviços logísticos e a formação técnica sustentam o valor acrescentado local.

O sector dos transportes assume, assim, um papel transversal e determinante, actuando como fio condutor da integração económica, que transforma o potencial produtivo regional em crescimento real e sustentável.

Apesar de o programa estar classificado como uma intervenção estruturante da Região Norte, a sua configuração baseia-se numa lógica de corredor, o que exige uma abordagem territorial funcional e integrada, em vez de estritamente administrativa, e envolve áreas para além da cidade de Nacala. Nessa óptica, torna-se pertinente a inclusão de projectos localizados na Região Centro, entendidos como intervenções complementares.

Enquanto corredor, o programa organiza-se em torno de fluxos de produção, transporte, energia e logística, que ultrapassam fronteiras administrativas e requerem continuidade funcional ao longo do território. Assim, as intervenções complementares na Região Centro contribuem para reforçar a conectividade, aumentar a eficiência operacional e fortalecer a resiliência do corredor, assegurando a fluidez dos fluxos económicos que convergem para o Porto de Nacala.

A sua inclusão não compromete a centralidade da Região Norte no desenho do programa; pelo contrário, amplia o seu impacto estrutural, garantindo maior coerência territorial e eficácia na integração económica do corredor.

O PEDEC actua directamente sobre os principais factores de risco e custo enfrentados pelos grandes projectos já operacionais na Zona Norte, ao estruturar um sistema integrado de logística, energia e conectividade regional. Para operações mineiras e industriais como Kenmare Moma Mining e Haiyu Mining, o PEDEC melhora de forma concreta a eficiência do escoamento via Porto de Nacala, reduzindo tempos de transporte, custos por tonelada exportada e a exposição a interrupções logísticas. Esta melhoria da cadeia porto-ferrovia-estrada traduz-se, do ponto de vista do investidor, em maior previsibilidade operacional, melhor planeamento de produção e maior competitividade nos mercados internacionais.

Para projectos de energia, mineração e recursos naturais em Niassa, Tete e Cabo Delgado, o PEDEC contribui sobretudo ao reduzir o isolamento geográfico e aumentar a escala económica regional. Em Niassa, investimentos em infra-estruturas de acesso e energia reforçam a viabilidade de operações como Green Resources, Globeleq e a Mina de Grafite de Nipepe, diminuindo custos logísticos e melhorando o acesso a mercados. Em Tete, o corredor fortalece a integração dos activos de Hidroelétrica de Cahora Bassa, Vulcan e ICVL com os mercados regionais, ao criar alternativas logísticas mais eficientes e reduzir gargalos históricos de transporte. Em Cabo Delgado, o PEDEC reforça a atractividade estrutural do território para projectos de classe mundial como TotalEnergies, ExxonMobil, ENI e Montepuez Ruby Mining, ao assegurar infra-estruturas críticas, economias de escala e enquadramento regional que reduzem risco operacional e sustentam decisões de investimento de longo prazo.

Tabela 7. A04 – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC) e Intervenções Complementares – Zona Norte

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizo nte
A04	PEDEC – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala	Estruturante	Programa estruturante que integra logística, indústria, agricultura, energia, água e social	Região do Corredor de Nacala (Nampula, Cabo Delgado, Niassa, Tete + N da Zambézia)	1.130.000.000,00	2026–2030
A04 - C01	Parque Industrial de Nacala	Complementar	Zona industrial que é alimentada pelo PEDEC (investimento e empregos)	Baía de Nacala (Nampula)	14.000.000,00	2026–2030
A04 - C02	Cinturão Industrial de Nacala (desenvolvimento)	Complementar	Expansão industrial que é alimentada pelo PEDEC (diversificação produtiva)	Baía de Nacala (Nampula)	45.000.000,00	2026–2030
A04 - C03	Estrada de Acesso ao Porto de Nacala	Complementar	Infra-estrutura logística que alimenta o PEDEC (fluxo rodoviário ao porto)	Nacala (Nampula)	25.000.000,00	2026–2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A04 - C04	Terminal Multimodal & Pátio de Manobras Ferroviárias de Nacalafcx+	Complementar	Integração porto-ferrovia que alimenta o PEDEC	Nacala (Nampula)	105.000.000,00	2026–2030
A04 - C05	Gerador termoelectrico de urgência (30–40 MW) – Baía de Nacala	Complementar	Energia que alimenta o PEDEC (capacidade imediata)	Baía de Nacala (Nampula)	45.000.000,00	2026–2030
A04 - C06	Usina Termoelectrica de Nacala	Complementar	Geração que alimenta o PEDEC (base energética industrial)	Baía de Nacala (Nampula)	5.000.000,00	2026–2030
A04 - C07	Expansão do Abastecimento de Água Urbana de Nacala	Complementar	Água que alimenta o PEDEC (uso urbano/industrial)	Nacala (Nampula)	10.000.000,00	2026–2030
A04 - C08	Melhoria da Gestão das ZEEs/ZFIs	Complementar	Regulação/Institucional que suporta o PEDEC (ambiente de negócios)	Região do Corredor	2.000.000,00	2026–2030
A04 - C09	Anel (Bypass) Rodoviário Sul de Nampula	Complementar	Mobilidade urbana/logística que alimenta o PEDEC	Nampula	45.000.000,00	2026–2030
A04 - C10	Bypass Ferroviário de Nampula	Complementar	Fluxo ferroviário que alimenta o PEDEC (segregação de tráfego)	Nampula	45.000.000,00	2026–2030
A04 - C11	Terminal Multimodal & Transferência do Pátio Ferroviário de Nampula	Complementar	Integração urbana-logística que alimenta o PEDEC	Nampula	45.000.000,00	2026–2030
A04 - C12	Melhoria das Passagens de Nível – Nampula	Complementar	Segurança/eficiência que alimenta o PEDEC	Nampula	5.000.000,00	2026–2030
A04 - C13	Anel Rodoviário de Cuamba	Complementar	Mobilidade/logística que alimenta o PEDEC (ligação interior)	Cuamba (Niassa)	20.000.000,00	2026–2030
A04 - C14	Parque Industrial de Cuamba	Complementar	Zona industrial que é alimentada pelo PEDEC (interior)	Cuamba (Niassa)	15.000.000,00	2026–2030
A04 - C15	Melhoria da Estrada Cuamba–Marrupa	Complementar	Acesso rodoviário que alimenta o PEDEC	Niassa	45.000.000,00	2026–2030
A04 - C16	Porto de Palma	Complementar	Porto que alimenta o PEDEC (cadeia de gás/fornecimentos)	Palma (Cabo Delgado)	120.000.000,00	2026–2030
A04 - C17	Usina Termoelectrica de Palma	Complementar	Geração que alimenta o PEDEC (apoio gás/indústria)	Palma (Cabo Delgado)	40.000.000,00	2026–2030
A04 - C18	Abastecimento de Água	Complementar	Água que alimenta o PEDEC (urbano/industrial)	Palma (Cabo Delgado)	10.000.000,00	2026–2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
	Urbano de Palma					
A04 - C19	Expansão Urbana de Palma	Complementar	Planeamento urbano que é alimentado pelo PEDEC	Palma (Cabo Delgado)	20.000.000,00	2026–2030
A04 - C20	Substituição de Pontes nas Estradas Pemba–Palma–Negomane	Complementar	Resiliência/ligação que alimenta o PEDEC	Cabo Delgado	12.000.000,00	2026–2030
A04 - C21	Porto Seco Central de Malawi	Complementar	Logística regional que alimenta o PEDEC (fluxos Malawi)	Malawi	10.000.000,00	2026–2030
A04 - C22	Porto Seco de Chipata	Complementar	Logística regional que alimenta o PEDEC (fluxos Zâmbia)	Chipata (Zâmbia)	10.000.000,00	2026–2030
A04 - C23	Estações de Serviço & Terminais para Camiões na N13	Complementar	Apoio rodoviário que alimenta o PEDEC	N13 (Região)	5.000.000,00	2026–2030
A04 - C24	Fronteira de Paragem Única de Mandimba	Complementar	Facilitação de comércio que alimenta o PEDEC	Mandimba (Niassa)	10.000.000,00	2026–2030
A04 - C25	Melhoria Logística para a ZEE de Mocuba	Complementar	Desembarço/fluxo que é alimentado pelo PEDEC	Mocuba (Zambézia)	2.000.000,00	2026–2030
A04 - C26	Capacitação do Órgão Regulador do Sector Ferroviário	Complementar	Regulação/Capacidade que suporta o PEDEC	Nacional/Região	3.000.000,00	2026–2030
A04 - C27	Rede de Monitoria Meteorológica & Hidrológica	Complementar	Gestão hídrica que suporta e alimenta o PEDEC	Região do Corredor	15.000.000,00	2026–2030
A04 - C28	Barragem de Sanhute (Abastecimento Urbano de Nacala)	Complementar	Água que alimenta o PEDEC (segurança hídrica)	Nacala (Nampula)	35.000.000,00	2026–2030
A04 - C29	Estudo de GIRH – Baía de Nacala & Bacia do Lúrio	Complementar	Planeamento hídrico que suporta o PEDEC	Nampula/Niassa	3.000.000,00	2026–2030
A04 - C30	Barragem de Monte Tiza (Nampula)	Complementar	Água que alimenta o PEDEC	Nampula	30.000.000,00	2026–2030
A04 - C31	Melhoria de Subestações de Nampula e Nacala	Complementar	Distribuição eléctrica que alimenta o PEDEC	Nampula/Nacala	15.000.000,00	2026–2030
A04 - C32	LT Chimuará–Namialo–Nacala	Complementar	Transmissão que alimenta o PEDEC	Sofala–Nampula	151.000.000,00	2026–2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A04 - C33	LT Palma-Pemba-Nacala	Complementar	Transmissão que alimenta o PEDEC (fecho norte)	Cabo Delgado-Nampula	145.000.000,00	2026-2030
A04 - C34	Produção de Briquetes de Carvão em Tete	Complementar	Energia industrial que é alimentada pelo PEDEC	Tete	5.000.000,00	2026-2030
A04 - C35	Desenvolvimento da Capacidade de Gestão Ambiental	Complementar	Gestão ambiental que protege e viabiliza o PEDEC	Nacional/Região	3.000.000,00	2026-2030
A04 - C36	Fortalecimento do Processo de Aquisição de DUAT	Complementar	Governança de terra que suporta o PEDEC	Nacional/Região	5.000.000,00	2026-2030
A04 - C37	Capacidades para o Processo de Reassentamento	Complementar	Salvaguardas sociais que viabilizam o PEDEC	Nacional/Região	2.000.000,00	2026-2030
A04 - C38	Gestão Escolar Baseada na Comunidade	Complementar	Capital humano que suporta o PEDEC (educação básica)	Região do Corredor	3.000.000,0	2026-2030
A04 - C39	Melhoria do Secundário (Ciências e Matemática)	Complementar	Capital humano que suporta o PEDEC (skills STEM)	Região do Corredor	5.000.000,00	2026-2030
A04 - C40	Escola Técnico-Profissional (Nível Médio) – Nacala	Complementar	TVET que alimenta o PEDEC (mão-de-obra técnica)	Nacala (Nampula)	5.000.000,00	2026-2030
A04 - C41	Escola Técnico-Profissional (Nível Médio) – Cabo Delgado	Complementar	TVET que alimenta o PEDEC	Cabo Delgado	5.000.000.00	2026-2030
A04 - C42	Instituto Superior Politécnico – Nacala	Complementar	Ensino superior que alimenta o PEDEC	Nacala (Nampula)	8.000.000,00	2026-2030
A04 - C43	Instituto Superior Politécnico – Cabo Delgado	Complementar	Ensino superior que alimenta o PEDEC	Cabo Delgado	6.000.000,00	2026-2030
A04 - C44	Melhoria da Gestão do Desenvolvimento Regional do Corredor	Complementar	Coordenação institucional que suporta o PEDEC	Região do Corredor	5.000.000,00	2026-2030
A04 - C45	Ligação entre Mega-projectos e Indústrias Locais	Complementar	Encadeamentos produtivos que são alimentados pelo PEDEC	Região do Corredor	3.000.000,00	2026-2030
A04 - C46	Apoio a Pequenos Agricultores (DUAT) – Áreas Menos Acessíveis	Complementar	Inclusão produtiva que é alimentada pelo PEDEC	Áreas menos acessíveis	500.000,00	2026-2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A04 - C47	Melhoria de Escolas Primárias – Áreas Menos Acessíveis	Complementar	Serviço social que suporta o PEDEC	Áreas menos acessíveis	3.000.000,00	2026– 2030
A04 – C48	Melhoria de Centros de Saúde – Áreas Menos Acessíveis	Complementar	Serviço social que suporta o PEDEC (saúde básica)	Áreas menos acessíveis	3.000.000,00	2026– 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A05 – Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo

A Zona Económica Especial de Turismo de Crusse Jamali, localizada em Nacala (Nampula), é um projecto estruturante avaliado em 99,2 milhões de dólares, orientado para a diversificação económica, o turismo sustentável de alta gama e a atracção de investimento estrangeiro. O projecto prevê um complexo turístico integrado com *resorts*, marinas e infra-estruturas residenciais, consolidando a costa norte como destino internacional competitivo.

Complementam o projecto a expansão do Porto e Aeroporto de Nacala, a Ferrovia Nacala–Cuamba–Malawi, a Via Rápida Nacala–Crusse Jamali e infra-estruturas de energia, água e telecomunicações, que asseguram conectividade e operação sustentável. O Instituto Técnico de Hotelaria e Turismo e o Centro Nacional de Certificação Turística garantem formação e qualidade de serviços, promovendo emprego local e excelência internacional.

Alinhado com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029 e a Estratégia Nacional de Turismo Sustentável, o projecto afirma-se como pilar da modernização territorial e da diversificação económica do Norte, posicionando Nacala como porta turística e marítima do Índico moçambicano.

A Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo contribui de forma direta para a valorização e mitigação de risco dos investimentos já existentes no Norte de Moçambique ao estruturar um pólo turístico com infra-estruturas dedicadas, regras claras de uso do solo e incentivos económicos estáveis. Para investidores com operações em Nampula e Cabo Delgado, incluindo grandes projectos de energia e mineração como TotalEnergies, ENI e ExxonMobil, a ZEE Crusse Jamali melhora significativamente o ambiente territorial e social, criando centros organizados de serviços, alojamento e lazer para quadros técnicos, fornecedores e missões internacionais. Isto reduz custos

associados à rotação de pessoal, logística de apoio e segurança, enquanto aumenta a atratividade do território para retenção de capital humano qualificado.

Do ponto de vista logístico e económico, a consolidação de Crusse Jamali como destino turístico estruturado reforça a utilização de infra-estruturas estratégicas como o Porto de Nacala e o Aeroporto de Nampula, aumentando volumes, frequência de serviços e economias de escala que beneficiam directamente operadores industriais e mineiros da região. Para projectos como Kenmare Moma Mining e Haiyu Mining, esta dinâmica traduz-se em melhores serviços logísticos, maior disponibilidade de fornecedores e redução de custos indirectos. Em termos de investimento, a ZEE Crusse Jamali funciona como um activo de estabilização territorial, reduzindo risco não técnico, aumentando previsibilidade regulatória e reforçando a percepção internacional de segurança e viabilidade económica da Zona Norte, factores determinantes para decisões de investimento de médio e longo prazo.

Tabela 8. A05 – Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo e Intervenções Complementares – Zona Norte

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localizaçã o	Custo Total (USD)	Horiz onte
A05	Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo	Estruturante	–	Nampula (Nacala)	99.200.000,00	2026– 2030
A05 - C01	Expansão e Modernização do Porto de Nacala	Complement ar Público — Portos & Aeroportos	logística turística, importação de materiais e acesso marítimo	Nampula (Nacala)	250.000.000,00	2026– 2030
A05- C02	Aeroporto Internacional de Nacala – Terminal Turístico	Complement ar Público — Portos & Aeroportos	acesso aéreo de turistas e conexões internacionais	Nampula (Nacala)	45.000.000,00	2026– 2030
A05 - C03	Zona Económica Especial de Nacala – Expansão Fase II	Complement ar Público — Zona/Parque Económico	aumento da procura turística e comercial	Nampula (Nacala)	115.000.000,00	2026– 2030
A05 - C04	Ferrovia Nacala – Cuamba – Malawi	Complement ar Público — Ferrovia	transporte de materiais e ligação turística regional	Nampula – Niassa	100.000.000,00	2026– 2030
A05 - C05	Reabilitação da Estrada Nampula – Nacala (EN8)	Complement ar Público — Infra- estruturas rodoviárias	acesso rodoviário para turistas e fornecimentos	Nampula	90.000.000,00	2026– 2030
A05 - C06	Via Rápida Nacala – Ilha de Crusse Jamali – Estrada de	Complement ar Público — Infra- estruturas rodoviárias	acessibilidade directa à zona turística	Nampula (Nacala)	95.000.000,00	2026– 2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
	Acesso ao Resort					
A05 - C07	Desenvolvimento de Resorts e Infra-estrutura Turística Integrada (Fase II)	Complementar Público — Infra-estrutura Turística	atrai investimento turístico e serviços complementares	Nampula (Crusse Jamali)	85.000.000,00	2026–2030
A05 - C08	Instituto Técnico de Hotelaria e Turismo de Nacala	Complementar Público — Formação / Capital Humano	formação de mão-de-obra especializada para turismo e hotelaria)	Nampula	13.000.000,00	2026–2030
A05 - C09	Subestação de Nacala – 220/110 kV	Complementar Público — Energia	abastecimento eléctrico fiável para resorts, marina e infra-estruturas)	Nampula	15.000.000,00	2026–2030
A05 - C10	Linha de Transmissão Cuamba – Nacala (400 kV)	Complementar Público — Energia	reforço da rede eléctrica turística e comercial	Nampula – Niassa	215.000.000,00	2026–2030
A05 - C11	Sistema de Abastecimento de Água – Nacala & Zona Turística Crusse Jamali	Complementar Público — Água & Hidráulica	infra-estrutura de água potável e usos turísticos	Nampula	85.000.000,00	2026–2030
A05 - C12	Centro Nacional de Certificação de Serviços Turísticos	Complementar Público — Regulação & Qualidade	certificação de serviços e padrões turísticos internacionais	Maputo / Nampula	5.000.000,00	2026–2030
A05 - C13	Rede Nacional de Telecomunicações – Backbone Nacala Digital	Complementar Público — Digital & Telecom	infra-estrutura digital e conectividade para serviços turísticos	Nampula	15.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A06 - Linha de Transmissão Namialo – Metoro (400 kV)

O Projecto de Linha de Transmissão Namialo–Metoro (400 kV) é o projecto estruturante energético e industrial da região norte, com um investimento de 550 milhões de dólares. Integra a estratégia nacional de integração eléctrica e transição energética, ligando Nampula e Cabo Delgado e garantindo fornecimento de energia estável aos pólos industriais de Pemba, Palma, Afungi, Nacala e Metoro.

O projecto sustenta o crescimento industrial ligado ao gás natural, mineração e zonas industriais, promovendo industrialização descentralizada e energias limpas. Entre as intervenções complementares destacam-se a Central Solar de Metoro (41 MW), as

Subestações de Namialo e Metoro, a Interligação Metoro–Pemba–Palma (220 kV) e a Estrada Metoro–Palma–Afungi, que garantem a integração técnica e logística do corredor energético.

Com o Centro Técnico de Formação em Transmissão, o Sistema de Abastecimento de Água Namialo–Metoro–Pemba e o Centro Nacional de Monitorização da Rede Norte, o projecto reforça a capacidade técnica e regulatória da rede. Alinhado com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029 e o Plano Nacional de Transição Energética, consolida a modernização eléctrica e industrial do norte de Moçambique, promovendo segurança energética, emprego e crescimento sustentável.

A Linha de Transmissão Namialo–Metoro (400 kV) constitui um activo crítico de redução de risco para os grandes investimentos em mineração, energia e indústria no Norte de Moçambique, ao reforçar de forma estrutural a fiabilidade, redundância e capacidade do sistema eléctrico regional. Para operações intensivas em energia como Kenmare Moma Mining, Haiyu Mining e para projectos industriais e logísticos associados ao Porto de Nacala, a nova linha reduz o risco de interrupções, limita perdas de produção e permite planeamento operacional mais previsível. Isto traduz-se em maior estabilidade de custos, melhor desempenho operacional e menor exposição a falhas sistémicas de energia, um dos principais constrangimentos históricos da região.

Para projectos energéticos e extractivos de grande escala em Cabo Delgado, como TotalEnergies, ENI e ExxonMobil, a Linha Namialo–Metoro (400 kV) reforça a integração da região no sistema eléctrico nacional e cria condições para maior absorção de carga, expansão futura e partilha eficiente de energia entre pólos produtivos. Este reforço da infra-estrutura eléctrica reduz risco não técnico, melhora a bancabilidade dos projectos e sustenta decisões de investimento de longo prazo, ao assegurar que a expansão industrial e energética da Zona Norte assenta numa base eléctrica robusta, escalável e compatível com padrões internacionais de fiabilidade.

Tabela 9. A06 - Linha de Transmissão Namialo – Metoro (400 kV) e Intervenções Complementares – Zona Norte

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizon te
A06	Linha de Transmissão Namialo – Metoro (400 kV)	Estrutura nte (Público-Estratégico)	—	Nampula – Cabo Delgado	450.000.000,00	2026–2030
A06 - C01	Central Solar de Metoro (41 MW) – Expansão	Compleme ntar Público — Produção de Energia	Alimenta o Estruturante (fonte renovável para a rede de alta tensão)	Cabo Delgado (Metoro)	25.000.000,00	2026–2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizon te
A06 - C02	Subestação de Namialo (400/220 kV)	Compleme ntar Público — Transmiss ão / Subestaçõ es	Alimenta o Estruturante (interligação com a rede nacional e entrada de carga)	Nampula (Namialo)	25.000.000,00	2026– 2030
A06 - C03	Subestação de Metoro (400/220 kV)	Compleme ntar Público — Transmiss ão / Subestaçõ es	É alimentado pelo Estruturante (recepção e distribuição de energia para o norte)	Cabo Delgado (Metoro)	25,000,000.00	2026– 2030
A06 - C04	Interligação Metoro – Pemba – Palma (220 kV)	Compleme ntar Público — Transmiss ão Regional	É alimentado pelo Estruturante (expansão da rede ao eixo energético do gás e industrial)	Cabo Delgado	65.000.000,00	2026– 2030
A06 - C05	Zona Industrial de Pemba – Electrificação Fase II	Compleme ntar Público — Zonas Industriai s	Alimenta o Estruturante (nova procura e carga industrial)	Cabo Delgado (Pemba)	15.000.000,00	2026– 2030
A03 - C06	Zona Industrial de Nacala – Electrificação e Expansão	Compleme ntar Público — Zonas Industriai s	É alimentado pelo Estruturante (suprimento energético para parques logísticos e industriais)	Nampula (Nacala)	20.000.000,00	2026– 2030
A06 - C07	Estrada Metoro – Palma – Afungi (Infra-estrutura de Acesso Energético)	Compleme ntar Público — Infra- estrutura Rodoviária	Alimenta o Estruturante (facilita transporte de materiais, manutenção e construção)	Cabo Delgado	65.000.000,00	2026– 2030
A06 - C08	Centro Técnico de Formação em Transmissão e Manutenção de Redes	Compleme ntar Público — Formação / Capital Humano	Alimenta o Estruturante (formação de técnicos e operadores para rede de alta tensão)	Nampula	13.000.000,00	2026– 2030
A06 - C09	Sistema Regional de Abastecimento de Água – Namialo / Metoro / Pemba	Compleme ntar Público — Água & Hidráulica	Alimenta o Estruturante (apoio logístico, obras e manutenção do corredor energético)	Nampula – Cabo Delgado	45.000.000,00	2026– 2030

ID	Projecto/ Programa	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizon te
A06 - C10	Centro Nacional de Monitorização e Supervisão da Rede Norte	Compleme ntar Público — Digital & Automaçã o	Integra a cadeia do Estruturante (monitorização digital em tempo real e manutenção preditiva)	Maputo / Nampula	15.000.000,00	2026– 2030
A06 - C11	Regulador Nacional de Redes de Alta Tensão – Plataforma de Certificação e Supervisão	Compleme ntar Público — Regulação & Qualidade	Integra a cadeia do Estruturante (certificação, controlo e normas operacionais)	Maputo	13.000.000,00	2026– 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

AO7 - Corredor Pemba-Lichinga

O Corredor Pemba–Lichinga constitui uma intervenção estruturante de desenvolvimento económico integrado da Região Norte de Moçambique, orientada para a transformação produtiva, a industrialização territorial e a redução das assimetrias regionais, com suporte público estratégico e elevado potencial de mobilização de investimento privado.

O projecto integra, de forma articulada, os sectores da agricultura, agro-indústria, logística, energia e serviços de apoio, incidindo principalmente nas províncias de Cabo Delgado, Nampula e Niassa, ao longo do eixo Pemba–Montepuez–Nampula–Cuamba–Lichinga. A sua concepção assenta na estruturação de um sistema integrado de produção, processamento e escoamento agro-industrial, ancorado no aumento da produtividade agrícola, na implantação de zonas de processamento agro-industrial (SAPZ), no reforço das infra-estruturas logísticas e na expansão do acesso à energia, organizando-se em torno de três pilares centrais: organização da produção e das cadeias de valor, processamento agro-industrial com valor acrescentado local e integração logística eficiente através de estradas, ferrovia, portos e plataformas de exportação, com destaque para o Porto de Nacala.

O corredor é sustentado por investimentos estruturantes já existentes, incluindo o Porto de Nacala e a sua concessão integrada, a linha férrea de Nacala, a reabilitação e expansão das estradas regionais e nacionais, os investimentos energéticos que asseguram o fornecimento estável de electricidade às áreas produtivas e industriais, bem como os esquemas de irrigação existentes e o aproveitamento das bacias dos rios Lúrio, Megaruma e Rovuma, que garantem segurança hídrica, resiliência produtiva e expansão sustentada da produção agrícola. O projecto integra ainda intervenções complementares de natureza logística, industrial e institucional — incluindo parques agro-industriais, centros de agregação, ATCs, infra-estruturas de apoio rural e serviços de formação técnica — criando um ambiente favorável à instalação de agro-indústrias e à participação de pequenos e médios produtores nas cadeias de valor, com inclusão transversal de mulheres, jovens e grupos vulneráveis. Globalmente, o Corredor Pemba–Lichinga contribuirá para o aumento da produção e produtividade agrícola, a diversificação das exportações, a geração de emprego rural e urbano e o fortalecimento das cadeias de valor regionais, promovendo simultaneamente a sustentabilidade ambiental e a resiliência climática.

Alinhado com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029, a Estratégia Nacional de Industrialização e as políticas de desenvolvimento agrário e territorial, o projecto reforça

e complementa os investimentos existentes nos sectores da energia, mineração, logística e portos na Região Norte, ao criar uma base agro-industrial integrada que diversifica a estrutura económica, estabiliza rendimentos locais e maximiza o aproveitamento das infra-estruturas já instaladas, consolidando o Norte de Moçambique como um pólo produtivo e logístico competitivo a nível nacional e regional.

Tabela 10. A07 – Corredor Pemba – Lichinga e Intervenções Complementares – Zona Norte

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A07	Corredor Pemba–Lichinga	Estruturante (Público-Estratégico)	—	Pemba – Cabo Delgado; Lichinga – Niassa	925.600.000,00	2026–2030
A07 – C01	Desenvolvimento de infraestruturas comuns e infraestruturas agrícolas especializadas	Complementar	Viabiliza fisicamente o corredor através da criação de APH, ATCs, centros de agregação, irrigação, energia e infraestruturas de apoio ao modelo SAPZ	Pemba – Cabo Delgado; Lichinga – Niassa	917.780.000,00	2026–2030
A07 – C02	Promoção de cadeias de valores e competitividade de mercados	Complementar	Assegura a operacionalização económica do corredor, integrando produtores, agro-processadores e mercados nacionais e internacionais	Pemba – Cabo Delgado; Lichinga – Niassa	7.820.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

3.4.3. Região Centro

A Zona Centro, que abrange Sofala, Manica, Tete e Zambézia, constitui um eixo intermédio de industrialização e logística, funcionando como plataforma de ligação entre o norte produtivo, o sul urbano-industrial e os países do *hinterland*. A região apresenta elevada diversidade agrícola e mineira, suportada por infra-estruturas estruturantes como os Corredores da Beira e da Zambézia, que articulam produção, transformação e exportação. Neste contexto, os projectos e programas estruturantes seleccionados para o PII 2026–2030 reforçam cadeias de valor já estabelecidas e ampliam o impacto dos investimentos em curso, nomeadamente a modernização do Porto da Beira, os programas de irrigação e mecanização agrícola, a expansão eléctrica associada a Mphanda Nkuwa e a crescente integração logística com Tete e a Zambézia.

O **desenvolvimento da cadeia de valor do arroz**, ancorado em investimentos de processamento industrial, potencia infra-estruturas de irrigação já existentes e gera forte impacto económico ao substituir importações e elevar o valor acrescentado rural, articulando-se directamente com o Corredor da Beira e com o escoamento para Nacala. O **Parque Têxtil Integrado** reforça a reindustrialização da fileira do algodão, criando encadeamentos completos entre produção, fiação, tecelagem e confecção, e beneficiando da energia fiável, da ferrovia e do porto da Beira. A **Zona Económica Especial de Mocuba** consolida a Zambézia como pólo agro-industrial e logístico, captando investimentos que tiram partido das ligações Quelimane–Mocuba–Nacala e da EN1, e integrando cadeias de valor em crescimento, como hortícolas, madeira processada e fibras agrícolas. A construção da **Cidadela Parlamentar de Mocuba** acrescenta uma componente institucional e urbana estratégica, reforçando a presença do Estado no Centro e induzindo serviços, habitação e investimento urbano, em convergência com processos de descentralização administrativa. Complementarmente, a **Hidroeléctrica de Mphanda Nkuwa** posiciona-se como activo energético de escala regional, assegurando capacidade adicional para indústrias, exportação eléctrica e estabilização de redes provinciais. O **Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize** diversifica os corredores de escoamento, reduz custos logísticos de cargas pesadas e melhora a competitividade de Tete e Zambézia, criando alternativas ao Corredor da Beira e reforçando a coesão territorial. O **Programa de Conectividade e Resiliência Costeira** (Compacto II) introduz uma componente de desenvolvimento inclusivo e adaptação climática na Zambézia, combinando reforço de estradas rurais, investimento agrícola e protecção de ecossistemas, integrando-se de forma complementar aos projectos agro-industriais e logísticos da região. Por fim, a **Zona Industrial de Savane (ZISA)** acrescenta à Região Centro uma plataforma industrial e logística integrada de grande

escala, orientada para o processamento de recursos minerais e agrícolas, manufactura, indústria ligeira e pesada, logística e serviços associados, a ZISA cria condições para a instalação de novas empresas, investimento privado, investimento directo estrangeiro e gerar empregos em larga escala. O projecto integra parques industriais, infra-estruturas logísticas, portuárias, aeroportuárias, ferroviárias e rodoviárias, sistemas de energia, água e saneamento industrial, bem como componentes urbanos, de formação profissional e de resiliência ambiental, reforçando a capacidade de Sofala para funcionar como pólo de industrialização e acesso aos mercados regionais.

Na Zona Centro, os novos projectos estruturantes reforçam as intervenções já existentes ao acrescentar capacidade produtiva, eficiência logística, estabilidade energética e ancoragem institucional. O desenvolvimento da cadeia de valor do arroz e o Parque Têxtil Integrado ampliam o impacto do Parque Industrial da Munhava e do Centro Agro-Alimentar de Manica (CAAM), ao introduzir processamento industrial e fortalecer os encadeamentos entre produção agrícola, indústria e mercados. A Zona Económica Especial de Mocuba potencia directamente o Porto Seco de Macuse e o Pólo Agroindustrial de Luabo, ao concentrar investimentos agroindustriais e logísticos e reduzir custos de contexto. Neste quadro, a Cidadela Parlamentar de Mocuba não constitui um projecto produtivo, mas funciona como âncora institucional e urbana, reforçando a centralidade administrativa, a previsibilidade regulatória e a oferta de serviços, condições necessárias para a operacionalização e sustentabilidade da ZEE de Mocuba e dos investimentos agroindustriais e logísticos associados. Em paralelo, a Hidroeléctrica de Mphanda Nkuwa reforça os activos energéticos de Tete (HCB) e sustenta as operações mineiras da Vulcan e da ICVL, enquanto o Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize reduz custos de escoamento, cria alternativas ao Corredor da Beira e aumenta a competitividade da mineração e da agro-indústria regionais.

Tabela 11. Critérios de Selecção e Justificação das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030 para a Zona Centro

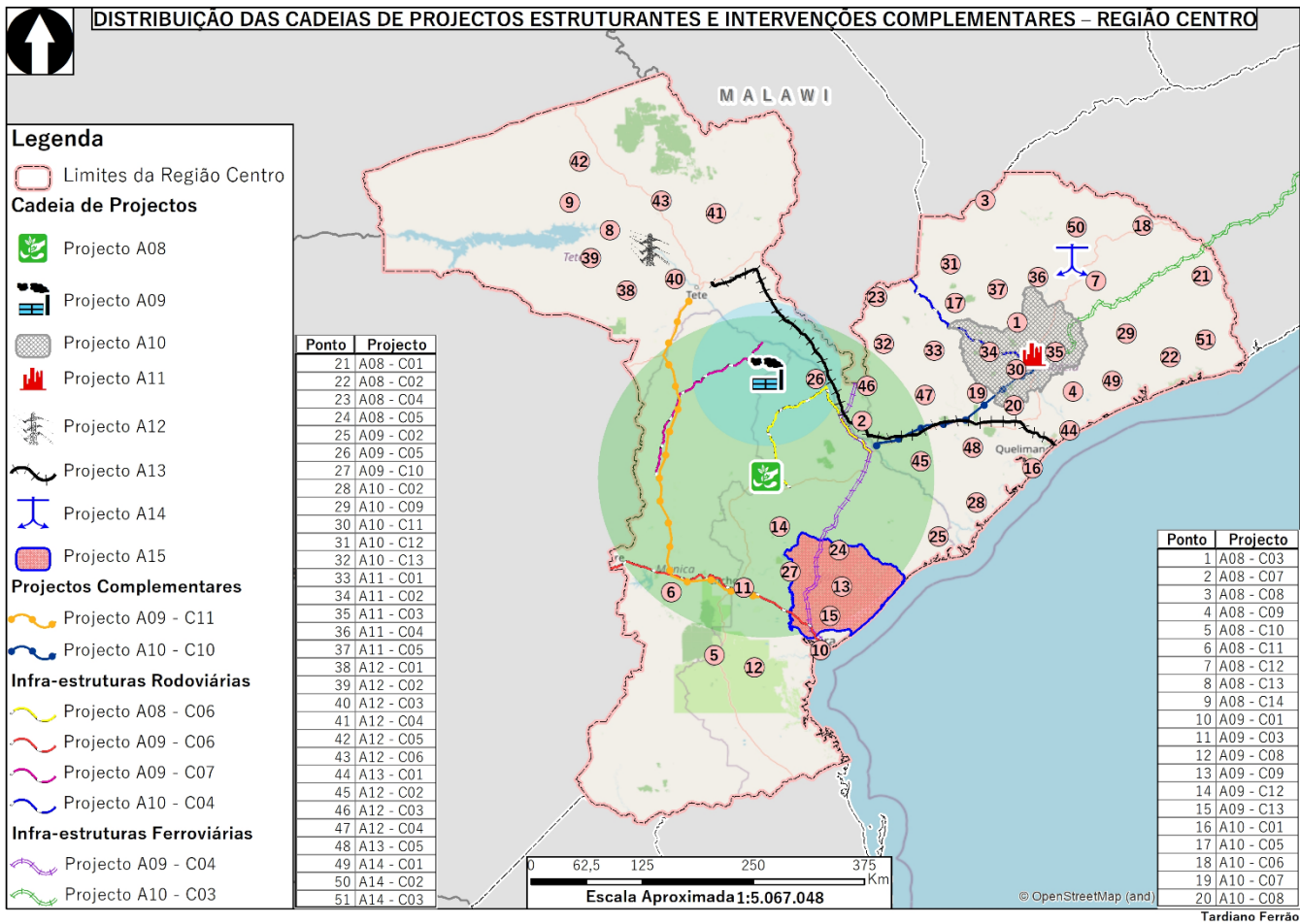
ID	Projecto / Programa	Sector	Objectivo	Critério de Selecção	Justificação
A08	Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento	Agro-Indústria	Integrar produção irrigada, processamento moderno e logística para segurança alimentar e exportação	Impacto económico; segurança alimentar; integração territorial (corredores Beira/Nacala); sustentabilidade ambiental	Reduz importações, aumenta valor acrescentado e emprego rural; utiliza infra-estruturas de irrigação, energia e transporte existentes/planeadas

ID	Projecto / Programa	Sector	Objectivo	Crítério de Selecção	Justificação
A09	Parque Têxtil Integrado	Indústria Têxtil / Transformadora	Reindustrializar a fileira do algodão (produção-fiação-tecelagem-confeção-exportação)	Impacto económico; diversificação produtiva; integração logística (Corredor da Beira); criação de emprego qualificado	Eleva o conteúdo local e as exportações; reduz importações; aproveita porto/ferrovia/energia e capacitação técnica
A10	Zona Económica Especial de Mocuba (ZEE-M)	Indústria / Logística / Agro-Indústria	Criar ecossistema industrial e logístico para atrair investimento e dinamizar cadeias agro-industriais	Integração territorial (Quelimane, Mocuba-Nacala, EN1); encadeamentos produtivos; viabilidade e maturidade institucional	Consolida pólo agro-industrial da Zambézia; reforça exportações, emprego e inovação; garante energia e água estáveis
A11	Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba	Infra-estrutura Institucional / Urbana	Descentralizar funções do Estado e criar complexo parlamentar moderno com serviços administrativos e residenciais	Coesão territorial; fortalecimento institucional; impacto urbano e social	Reforça presença do Estado no Centro; induz desenvolvimento urbano, serviços e emprego; melhora eficiência administrativa
A12	Mphanda Nkuwa HPP – Hidroelétrica	Energia	Expandir capacidade de geração e transporte eléctrico	Sustentabilidade e viabilidade técnica	Suporta indústrias e exportação regional
A13	Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse – Moatize	Logística / Ferrovia & Porto	Escoar cargas pesadas (carvão e carga geral) ligando Tete ao litoral exportador (Macuse)	Impacto económico; competitividade logística; integração com corredores Beira/Nacala; viabilidade técnica	Reduz custos de transporte; aumenta capacidade exportadora; diversifica corredores e reforça a coesão territorial
A14	Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II)	Infra-estrutura / Agricultura / Meio Ambiente e Clima	Promover o desenvolvimento económico sustentável e inclusivo da província da Zambézia, através do reforço da conectividade rural, do investimento agrícola e da resiliência dos	Alinhamento com a ENDE 2025 - 2044, o PQG 2025 - 2029, a Estratégia Nacional de Adaptação e Mitigação das Mudanças Climáticas e Estratégia de Economia Azul; selecção	A Zambézia apresenta elevados índices de pobreza e vulnerabilidade climática; o Compacto II integra três intervenções complementares (CTR, PRIA e CLCR) que reforçam a infra-estrutura, promovem o investimento produtivo e protegem os recursos naturais,

ID	Projecto / Programa	Sector	Objectivo	Crítério de Selecção	Justificação
			ecossistemas costeiros.	baseada no elevado potencial de impacto socioeconómico e ambiental.	contribuindo para a redução da pobreza e o crescimento inclusivo.
A1 5	Zona Industrial de Savane	Indústria	Estabelecer uma zona industrial e portuária integrada de escala regional, orientada para o processamento e adição de valor de recursos minerais e agrícolas nacionais e para a industrialização ligeira e pesada, com base num porto de águas profundas próprio.	Impacto económico e criação de emprego; mobilização de investimento directo estrangeiro; integração territorial (Corredor da Beira, EN1/EN6, ferrovia de Machipanda); encadeamentos produtivos; sustentabilidade ambiental.	Concentra num único território solo industrial equipado, porto, aeroporto e cidade de apoio; aproveita a energia do sistema Centro e as matérias-primas de Sofala, Manica e Tete; alarga a base exportadora e o mercado de trabalho industrial da Região Centro.

O mapa (ver *Figura 4*) abaixo ilustra a localização e a interligação dos projectos estruturantes e intervenções complementares na Região Centro, incluindo Mphanda Nkuwa, o Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize, a ZEE de Mocuba e o Parque Têxtil Integrado, no contexto dos corredores logísticos.

Figura 4. Distribuição Geográfica das Cadeias de Projectos Estruturantes e Intervenções Complementares – Região Centro



Fonte: Elaboração IMPACTE/MPD (2025), com base na informação técnica e geoespacial partilhada pelas entidades proponentes dos projectos integrados no PII 2026–2030.

A08 – Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz através de um Projecto de Processamento

O Programa de Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz é um projecto estruturante da segurança alimentar e da industrialização agro-pecuária de Moçambique, liderado por investimento privado com suporte público estratégico. Com um investimento total de 36,7 milhões de dólares, o programa integra os sectores da produção agrícola, agro-indústria, logística e energia, incidindo nas províncias de Tete, Manica, Zambézia e Sofala.

O projecto estabelece um sistema integrado de produção e processamento de arroz, com unidades modernas de transformação, redes de irrigação reforçadas e infra-estruturas logísticas e energéticas melhoradas, articuladas nos corredores da Beira e de Nacala. A cadeia de valor assenta em três pilares: aumento da produção irrigada, modernização da capacidade de processamento e integração logística por meio de portos, ferrovias e estradas nacionais.

Entre os investimentos estruturantes, destacam-se a construção do Porto de Angoche, a concessão integrada do Porto e Aeroporto de Nacala, e as linhas férreas Nyamayabwe–Mutuali e Mapai–Massangena–Dondo, que reforçam a conectividade e o escoamento da produção. As infra-estruturas de irrigação das bacias do Zambeze, Lúrio, Licungo e Buzi e a Barragem de Mugeba garantem segurança hídrica e expansão da produção. No domínio energético, a Subestação de Zembe e os estudos da Central de Cahora Bassa Norte asseguram o fornecimento estável de energia para as operações agro-industriais.

O programa inclui também a melhoria logística da ZEE de Mocuba, com terminais multimodais, parques industriais e requalificação do aeroporto, consolidando Mocuba como pólo agro-industrial e logístico da região centro.

Globalmente, o programa reduzirá a dependência alimentar, aumentará as exportações agrícolas, gerará emprego rural e fortalecerá as cadeias de valor regionais, promovendo sustentabilidade ambiental e resiliência climática. Alinhado com a ENDE 2025–2044, o PQG 2025–2029 e a Estratégia Nacional de Irrigação e Segurança Alimentar, posiciona Moçambique como referência regional em produção e processamento de arroz.

O Programa de Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz reforça e complementa os investimentos existentes em energia, mineração, logística e indústria nas regiões centro e norte de Moçambique ao criar uma base agro-industrial integrada que estabiliza a produção alimentar, dinamiza a economia rural e aumenta o aproveitamento das infra-estruturas já instaladas. Ao articular produção irrigada, processamento moderno e

logística nos corredores da Beira e de Nacala, o programa potencia activos como o Parque Industrial da Manhava, a ZEE de Mocuba, os portos e ferrovias, e beneficia grandes operadores de energia e mineração como HCB, Mphanda Nkuwa, Vulcan, ICVL, Jindal Africa e Pan African Resources, ao diversificar a base económica e gerar mercados locais estáveis. Em conjunto, o projecto reduz a dependência de importações de arroz, gera emprego rural, fortalece cadeias de valor regionais e posiciona Moçambique como referência regional em produção e processamento de arroz, com ganhos duradouros em segurança alimentar, resiliência económica e sustentabilidade.

Tabela 12. A08 - Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento e Intervenções Complementares – Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A08	Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento	Estruturante (Privado)	-	Tete, Manica, Zambézia, Sofala	36.710.000,00	2026 – 2030
A08 - C01	Construção do Porto de Angoche	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (exportação/importação e logística marítima do corredor de Nacala)	Nampula (Corredor de Nacala)	95.000.000,00	2026–2030
A08 - C02	Concessão integrada do Porto e Aeroporto Internacional de Nacala (incl. ligação ferroviária Nacala–Nampula p/ passageiros)	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (<i>hub</i> logístico e conectividade aérea/marítima do corredor de Nacala)	Nampula (Corredor de Nacala)	340.000.000,00	2026–2030
A08-C03	ZEE de Mocuba – Projecto de Melhoria Logística (terminal multimodal, parque industrial, hotéis, melhoria do aeroporto)	Complementar Público — Zona/Parque Industrial	É alimentado pelo estruturante (procura industrial e agro-processing na Zambézia)	Zambézia (Mocuba)	130.000.000,00	2026–2030
A08 - C04	Ferrovia Nyamayabwe – Mutuali (440 km)	Complementar Público — Ferrovia	Alimenta o estruturante (escoamento da produção agrícola e insumos)	Tete, Zambézia, Nampula (Corredores Beira/Nacala)	500.000.000,00	2026–2030
A08-C05	Ferrovia Mapai – Massangena – Dondo (509 km)	Complementar Público — Ferrovia	Alimenta o estruturante (ligação ao corredor da Beira; interface em Dondo/Sofala)	Gaza & Sofala	1.100.000,00	2026–2030
A08 - C06	Estrada (Nhamapaza/Maringue; Maringue/Chemba; Chemba/Sena; Sena/Caia) – Reabilitação/alargamento/asfaltação (268 km)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o estruturante (logística terrestre para insumos e escoamento)	Província de Sofala	300.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A08-C07	Irrigação – Bacia do Rio Zambeze	Complementar Público — Agro-Indústria / Produção (Regadio)	É alimentado pelo estruturante / Integra a cadeia (expansão de área irrigada para arroz e culturas afins)	Manica, Sofala, Tete, Zambézia	500.000.000,00	2026–2030
A08-C08	Irrigação – Bacia do Rio Lúrio	Complementar Público — Agro-Indústria / Produção (Regadio)	Integra a cadeia (fornecimento regional via corredor de Nacala)	Cabo Delgado, Niassa, Zambézia, Nampula	280.800.000,00	2026–2030
A08-C09	Irrigação – Bacia do Rio Licungo	Complementar Público — Agro-Indústria / Produção (Regadio)	Integra a cadeia (arroz/hortícolas para abastecimento de Quelimane/Mocuba)	Zambézia	140.000.000,00	2026–2030
A08-C10	Irrigação – Bacia do Rio Buzi	Complementar Público — Agro-Indústria / Produção (Regadio)	Integra a cadeia (cana/arroz/milho/hortícolas para Beira/Chimoio)	Manica, Sofala	221.200.000,00	2026–2030
A08-C11	Subestação Zembe (2×40 MVA, 110/33 kV)	Complementar Público — Energia — Transmissão/Distribuição	Alimenta o estruturante (capacidade eléctrica para processamento/armazenagem)	Manica (Zembe-Manga)	16.500.000,00	2026–2030
A08-C12	Barragem de Mugeba	Complementar Público — Água & Hidráulica	Alimenta o estruturante (segurança hídrica/indústria/irrigação na Zambézia)	Zambézia (Mocuba)	350.000.000,00	2026–2030
A08-C13	Actualização de estudos – Cahora Bassa Norte (1245 MW)	Complementar Público — Energia — Transmissão/Produção	Alimenta o estruturante (capacidade de geração a montante no corredor da Beira)	Tete	7.488.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A09 – Parque Têxtil Integrado

O Parque Têxtil Integrado é concebido para revitalizar o sector têxtil e integrar toda a cadeia do algodão — da produção agrícola à confecção e exportação. Localizado em Sofala, o projecto baseia-se na reabilitação de antigas fábricas e na instalação de novas unidades de fiação, tecelagem e acabamento, aproveitando a localização estratégica no Corredor da Beira.

O programa visa aumentar o valor acrescentado nacional, reduzir importações e gerar emprego qualificado e inclusivo, dinamizando as ligações entre agricultura, indústria e comércio. A sua implementação é sustentada por intervenções complementares, incluindo a expansão do Porto da Beira, ferrovias Beira–Moatize e Sena–Lichinga, estradas regionais, infra-estruturas energéticas e hídricas (Subestação de Dondo, Linha Matambo–Nhamatanda e Sistema de Água de Dondo–Nhamatanda), bem como iniciativas de formação e certificação têxtil.

Em conjunto, estas intervenções criam um ecossistema industrial integrado, que reforça a competitividade exportadora, promove a industrialização descentralizada e posiciona a Zona Centro como um novo pólo têxtil e agro-industrial de Moçambique, em alinhamento com a ENDE 2025–2044 e o PQG 2025–2029.

O Parque Têxtil Integrado reforça e articula os investimentos existentes no centro de Moçambique, tirando partido das infra-estruturas industriais, mineiras, energéticas e logísticas já instaladas. Em Sofala, complementa o Parque Industrial da Munhava e beneficia da proximidade ao Porto da Beira, criando sinergias com operadores industriais e logísticos como a Jindal Africa, ao gerar carga industrial, emprego e exportações de maior valor acrescentado, em coexistência com iniciativas de conservação como o Parque Nacional da Gorongosa.

A nível regional, o parque aproveita os corredores ferroviários e rodoviários que servem Manica, Tete e Zambézia, integrando-se com projectos de energia e mineração como HCB, Mphanda Nkuwa, Vulcan e ICVL, que asseguram fornecimento energético e dinamizam a procura de serviços industriais. Em simultâneo, cria ligações com a agro-indústria (CAAM, Pólo Agro-industrial de Luabo), ao estruturar a cadeia do algodão e promover transformação local.

Tabela 13. A09 - Parque Têxtil Integrado e Intervenções Complementares – Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A09	Parque Têxtil Integrado	Estruturante (Privado)	—	Tete, Manica, Sofala	42.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A09 - C01	Porto da Beira – Expansão e Modernização	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (exportação de têxteis e importação de matérias-primas)	Sofala (Beira)	180.000.000,00	2026–2030
A09 - C02	Terminal de Contentores – Porto de Nacala	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (alternativa logística para exportação via norte)	Nampula (Nacala)	110.000.000,00	2026–2030
A09 - C03	Zona Económica Especial de Nhamatanda – Plataforma Industrial	Complementar Público — Zona/Parque Industrial	É alimentado pelo Estruturante (procura industrial e serviços auxiliares)	Sofala (Nhamatanda)	110.000.000,00	2026–2030
A09 - C04	Ferrovia Beira – Moatize – Malawi (Corredor Central)	Complementar Público — Ferrovia	Alimenta o Estruturante (transporte de algodão e têxteis)	Sofala, Tete	400.000.000,00	2026–2030
A09 - C05	Ferrovia Sena – Mutarara – Lichinga	Complementar Público — Ferrovia	Alimenta o Estruturante (expansão para fornecimento de algodão do Norte)	Sofala, Tete, Niassa	500.000.000,00	2026–2030
A09 - C06	Reabilitação da EN6 (Beira – Machipanda)	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante (escoamento de produtos para mercados regionais e portos)	Sofala – Manica	95.000.000,00	2026–2030
A09 - C07	Construção da Estrada Guro – Catandica – Mutarara	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante (ligação ao corredor central e zonas algodoeiras)	Manica – Tete	150.000.000,00	2026–2030
A09 - C08	Fábrica de Algodão Hospitalar e Têxteis Técnicos	Complementar Público — Agro-Indústria / Produção	É alimentado pelo Estruturante (matéria-prima e expansão da cadeia têxtil)	Sofala (Nhamatanda)	40.000.000,00	2026–2030
A09 - C09	Programa Nacional de Formação em Indústria Têxtil e Moda	Complementar Público — Formação / Capital Humano	Alimenta o Estruturante (mão-de-obra qualificada para fiação, tecelagem e confecção)	Nacional (Sofala e Maputo)	15.000.000,00	2026–2030
A09 - C10	Subestação de Dondo – 220/110 kV	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (capacidade	Sofala (Dondo)	30.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
			energética para produção contínua)			
A09 - C11	Linha de Transmissão Matambo – Nhamatanda (220 kV)	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (transmissão eléctrica fiável)	Sofala – Tete	120.000.000,00	2026–2030
A09 - C12	Sistema de Abastecimento de Água de Dondo – Nhamatanda	Complementar Público — Água & Hidráulica	Alimenta o Estruturante (processos industriais e tinturaria)	Sofala (Nhamatanda)	30.000.000,00	2026–2030
A09 - C13	Centro Nacional de Certificação Têxtil e Padronização	Complementar Público — Regulação & Qualidade	Integra a cadeia do Estruturante (certificação de exportação e padrões técnicos)	Maputo / Sofala	11.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A10 – Zona Económica Especial de Mocuba

A Zona Económica Especial de Mocuba (ZEE Mocuba) tem por objectivo transformar a Zambézia num pólo regional de agro-indústria, logística e inovação tecnológica. Localizada entre Mocuba e Munhamade, representa uma aposta estratégica do Estado na diversificação económica, transformação produtiva e geração de emprego qualificado.

Avaliada em 37,4 milhões de dólares, a ZEE visa estabelecer uma infra-estrutura industrial moderna, com serviços energéticos, logísticos e tecnológicos que atraiam investimento privado e dinamizem cadeias de valor agro-industriais e florestais. O projecto articula-se com infra-estruturas complementares como o Porto de Quelimane e a Ferrovia Mocuba–Nacala, garantindo acesso competitivo a corredores logísticos e mercados regionais da SADC.

Na vertente produtiva, destacam-se a Plataforma Industrial de Processamento Agro-alimentar (Fase II) e o Complexo de Silvicultura e Biomassa, que transformam matérias-primas locais em produtos de valor acrescentado. O Centro de Desenvolvimento Pecuário de Mocuba reforça as cadeias agro-industriais, estimulando a produção interna e as exportações.

O fornecimento energético e hídrico é assegurado pela Subestação de Mocuba (220/110 kV), a Linha de Transmissão Caia–Mocuba (220 kV) e o Sistema de Abastecimento de Água Industrial, que garantem estabilidade e sustentabilidade às operações fabris.

A dimensão de inovação é impulsionada pelo Instituto Técnico Agro-industrial de Mocuba, pela Agência de Certificação de Produtos Agro-industriais e Florestais e pelo Parque Tecnológico e Plataforma Digital de Agro-informação, que promovem qualificação profissional, certificação internacional e digitalização produtiva.

No conjunto, a ZEE Mocuba cria um ecossistema industrial integrado, combinando infra-estruturas, energia, logística, inovação e capital humano, com forte impacto no emprego, crescimento do PIB provincial e reforço da base exportadora, promovendo inclusão produtiva e desenvolvimento regional sustentável.

A Zona Económica Especial de Mocuba (ZEE Mocuba) complementa e potencia os investimentos existentes no centro e norte de Moçambique ao estruturar um pólo agro-industrial e logístico integrado, ancorado nas infra-estruturas e sectores já dominantes. Em articulação com o Pólo Agro-industrial de Luabo e o Porto Seco de Macuse, na Zambézia, a ZEE Mocuba gera massa crítica de produção e transformação que reforça os fluxos logísticos regionais e a competitividade exportadora. A ligação à Ferrovia Mocuba–Nacala e ao Porto de Quelimane integra a produção agro-industrial e florestal nos corredores regionais da SADC.

A nível regional, a ZEE Mocuba cria sinergias com os investimentos de energia e mineração em Tete (HCB, Mphanda Nkuwa, Vulcan, ICVL), ao assegurar procura industrial estável e aproveitar a capacidade energética existente, e com a agro-indústria e logística de Manica (CAAM, corredores de exportação), reforçando encadeamentos produtivos. Em Sofala, beneficia da complementaridade com o Parque Industrial da Munhava e do Corredor da Beira, ampliando a base industrial e a diversificação económica.

No seu conjunto, a ZEE Mocuba funciona como plataforma catalisadora que aumenta o retorno dos investimentos existentes em logística, energia e agro-indústria, promove inovação e qualificação, gera emprego e consolida a Zambézia como eixo agro-industrial e logístico estratégico para o desenvolvimento regional sustentável.

Tabela 14. A10– Zona Económica Especial de Mocuba e Intervenções Complementares – Zona Centro

Nº	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A10	Zona Económica Especial de Mocuba	Estruturante (Público-Industrial)	—	Zambézia (Mocuba, Munhamade)	37.400.000.00	2026–2030
A10 - C01	Expansão e Modernização do Porto de Quelimane	Complementar Público — Portos & Logística	Alimenta o Estruturante (exportação agrícola, importação de insumos e ligação marítima)	Zambézia (Quelimane)	67.559.000,00	2026–2030

Nº	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A10-C02	Terminal de Contentores – Porto de Nacala	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (alternativa logística para exportação/importação via norte)	Nampula (Nacala)	150.000.000,00	2026–2030
A10-C03	Ferrovia Mocuba – Nacala (Integração Logística)	Complementar Público — Ferrovia	Alimenta o Estruturante (transporte de matérias-primas e produtos transformados)	Zambézia – Nampula	458.000.000,00	2026–2030
A10-C04	Estrada Mocuba – Milange – Fronteira com Malawi	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante (conectividade transfronteiriça para exportação agrícola)	Zambézia	95.000.000,00	2026–2030
A10-C05	Plataforma Industrial de Processamento Agroalimentar – Fase II	Complementar Público — Agro-Indústria / Produção	É alimentado pelo Estruturante (procura por zonas industriais e processamento de matérias-primas)	Zambézia (Mocuba)	85.000.000,00	2026–2030
A10-C06	Complexo de Silvicultura e Biomassa Industrial	Complementar Público — Agro-Indústria / Silvicultura	É alimentado pelo Estruturante (uso de recursos florestais e biomassa energética)	Zambézia	35.000.000,00	2026–2030
A10-C07	Centro de Desenvolvimento Pecuário de Mocuba	Complementar Público — Agro-Indústria / Pecuária	É alimentado pelo Estruturante (produção de carne e derivados para indústria agroalimentar)	Zambézia	3.000.000,00	2026–2030
A10-C08	Instituto Técnico Agro-Industrial de Mocuba	Complementar Público — Formação / Capital Humano	Alimenta o Estruturante (formação de técnicos para agro-indústria, pecuária e silvicultura)	Zambézia	3.000.000,00	2026–2030
A10-C09	Subestação de Mocuba – 220/110 kV	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (fornecimento eléctrico para unidades industriais)	Zambézia	28.000.000,00	2026–2030
A10-C10	Linha de Transmissão Caia – Mocuba (220 kV)	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (reforço da capacidade energética da ZEE)	Sofala – Zambézia	55.000.000,00	2026–2030
A10-C11	Sistema de Abastecimento de Água Industrial de Mocuba	Complementar Público — Água & Hidráulica	Alimenta o Estruturante (processamento agroalimentar e operações industriais)	Zambézia	75.000.000,00	2026–2030
A10-C12	Parque Tecnológico e Plataforma Digital de Agro-Informação	Complementar Público — Digital & Inovação	Alimenta o Estruturante (gestão de cadeias de abastecimento e integração digital)	Zambézia	20.000.000,00	2026–2030
A10-C13	Agência de Certificação de Produtos Agroindustriais e Florestais	Complementar Público — Regulação & Qualidade	Integra a cadeia do Estruturante (garantia de padrões e certificações para exportação)	Maputo / Zambézia	5.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A11 - Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba

O Programa de Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba é um projecto estruturante institucional e urbano de elevada relevância estratégica para a descentralização administrativa e o equilíbrio territorial do Estado moçambicano. Localizado em Mocuba, província da Zambézia, o projecto visa criar um complexo moderno e multifuncional destinado a acolher actividades parlamentares, administrativas e residenciais, reforçando a presença institucional do Estado no centro do País.

A Cidadela Parlamentar reunirá num único espaço o plenário, as instalações administrativas e técnicas, as residências dos deputados e funcionários e infra-estruturas de apoio logístico e urbano. A sua implantação traduz-se num acto concreto de descentralização e integração regional, promovendo o desenvolvimento económico, o emprego local e a dinamização urbana da Zambézia.

Entre as componentes complementares destacam-se o conjunto residencial, que garante condições de habitação condigna e eficiência institucional, as instalações administrativas e técnicas dotadas de padrões modernos de eficiência energética e acessibilidade, e as infra-estruturas de apoio, incluindo unidades hoteleiras, áreas de lazer e espaços protocolares de vocação cívica e simbólica.

O projecto incorpora ainda um Sistema Integrado de Segurança e TIC Parlamentares, que modernizará os processos legislativos, digitalizará comunicações e reforçará a segurança física e cibernética do complexo. As melhorias na mobilidade e acessos viários garantirão a integração urbana e a fluidez funcional da Cidadela.

Em termos económicos e sociais, o programa constitui um investimento transformador que reforça a coesão territorial, descentraliza funções do Estado e posiciona Mocuba como novo centro político e institucional da região centro, promovendo crescimento urbano ordenado e equilíbrio nacional de desenvolvimento.

O Programa de Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba complementa e potencia os investimentos existentes na Zambézia e na região centro ao reforçar a função institucional, urbana e de serviços de Mocuba, criando um novo pólo político-administrativo que dá suporte ao desenvolvimento económico regional. Em articulação com projectos como a Zona Económica Especial de Mocuba (ZEE Mocuba), o Pólo Agro-industrial de Luabo, o Porto Seco de Macuse e os corredores logísticos associados ao Porto de Quelimane e à Ferrovia Mocuba-Nacala, a Cidadela aumenta a atratividade da

cidade para investimento público e privado, serviços especializados e actividades de apoio.

Ao concentrar funções parlamentares, administrativas e residenciais, o projecto dinamiza os sectores da construção, hotelaria, serviços urbanos, TIC e segurança, gerando emprego local e estimulando a economia urbana.

Indiretamente, reforça a viabilidade e o retorno de investimentos regionais em logística e agro-indústria (Zambézia), agro-indústria e mineração (Manica) e indústria e logística (Sofala), ao consolidar Mocuba como centro institucional estável e ponto de articulação interprovincial.

Tabela 15. A11 - Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba e Intervenções Complementares – Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A11	Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba	Estruturante – Infra-estrutura Institucional	-	Mocuba – Província da Zambézia	2.953.920.000,00	2026–2030
A11 - C01	Construção do Conjunto Residencial para Deputados e Funcionários	Complementar – Infra-estruturas residenciais	Alimenta o Estruturante – garante alojamento digno aos deputados provenientes de círculos eleitorais fora de Mocuba e reduz custos de arrendamento.	Mocuba – Zambézia	30.000.000,00	2026–2030
A11 - C02	Construção de Instalações Administrativas e Técnicas do Parlamento	Complementar – Serviços Administrativos	Integra a cadeia – assegura condições adequadas para funcionamento dos serviços técnicos, apoio às bancadas e secretariado parlamentar.	Mocuba – Zambézia	20.000.000,00	2026–2030
A11 - C03	Infra-estruturas de Apoio e Serviços (Hotelaria e Espaços de Lazer)	Complementar – Serviços de Suporte	Integra a cadeia – reforça a funcionalidade do complexo e apoia as actividades parlamentares e protocolares.	Mocuba – Zambézia	5.000.000,00	2026–2030
A11 - C04	Melhoria do Acesso Viário e Estacionamento no Perímetro Parlamentar	Complementar – Infra-estruturas urbanas	Alimenta o Estruturante – resolve problemas de mobilidade e estacionamento, facilitando a circulação e logística durante as	Mocuba – Zambézia	8.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
			sessões plenárias.			
A11 - C05	Sistema Integrado de Segurança e TIC Parlamentares	Complementar – Tecnologias e Segurança	Integra a cadeia – garante segurança do complexo, comunicação eficiente e modernização dos processos legislativos.	Mocuba – Zambézia	12.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A12 - Mphanda Nkuwa HPP – Hidroeléctrica

O Complexo Hidroeléctrico de Mphanda Nkuwa (HPP) é um projecto da estratégia energética nacional do PII 2026–2030. Localizado no rio Zambeze, província de Tete, terá capacidade instalada de 1.500 MW, tornando-se o segundo maior centro hidroeléctrico de Moçambique, após Cahora Bassa. O projecto, avaliado em 4,5 mil milhões de dólares, visa produzir energia limpa e de baixo custo, consolidando Moçambique como exportador líquido de energia na África Austral.

Complementarmente, a Central de Cahora Bassa Norte reforçará a estabilidade e capacidade de geração, formando com Mphanda Nkuwa um complexo energético integrado ao serviço da industrialização e do crescimento económico.

A energia gerada será evacuada através das Linhas de Transmissão Tete–Maputo (STE), que constituem a espinha dorsal da rede eléctrica nacional, assegurando o fornecimento aos principais centros industriais e urbanos do sul. A expansão da rede da EDM e as interligações regionais da SADC (SAPP) permitirão integrar a produção e ampliar as exportações de energia.

O projecto inclui ainda programas de electrificação rural, conduzidos pelo FUNAE, para garantir benefícios directos às comunidades, e um Sistema de Controlo e Monitorização (SCADA), que assegura a eficiência, fiabilidade e sustentabilidade técnica do sistema.

No conjunto, Mphanda Nkuwa representa um pilar da transição energética e da industrialização sustentável, reforçando a segurança energética, promovendo a integração regional e posicionando Moçambique como hub eléctrico da África Austral.

Em articulação com Cahora Bassa (HCB), o projecto consolida Tete como principal eixo energético do país, beneficiando directamente operadores mineiros e industriais como Vulcan, ICVL e outros projectos extractivos, ao garantir fornecimento eléctrico estável para operações de grande escala.

A evacuação de energia através da Linha Tete–Maputo (STE) reforça a espinha dorsal do sistema eléctrico nacional, beneficiando pólos industriais e logísticos de Sofala (Parque Industrial da Munhava, Corredor da Beira), Manica (agro-indústria e mineração) e Zambézia (ZEE de Mocuba, Pólo Agro-industrial de Luabo), ao reduzir custos energéticos e aumentar a fiabilidade do abastecimento. A integração regional via SAPP amplia exportações e atrai investimento intensivo em energia.

Complementarmente, os programas de electrificação rural e os sistemas de controlo e monitorização (SCADA) asseguram benefícios sociais diretos, eficiência operacional e sustentabilidade de longo prazo. No seu conjunto, Mphanda Nkuwa funciona como âncora energética da industrialização e da integração regional, aumentando o retorno dos investimentos existentes, impulsionando novos projectos industriais e posicionando Moçambique como hub eléctrico da África Austral.

Tabela 16. A12 - Mphanda Nkuwa HPP – Hidroeléctrica e Intervenções Complementares– Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A12	Mphanda Nkuwa HPP	Estruturante	-	Tete (Rio Zambeze)	3.500.000.000,00	2026 - 2030
A12 - C01	Cahora Bassa Norte (HCB)	Complementar-Hidroeléctrica	Complementar – reforça capacidade de geração e estabilidade da rede nacional	Tete (Montante de Mphanda Nkuwa)	350.000.000,00	2026 - 2030
A12 - C02	Linhas de Transmissão Alta Tensão Tete-Maputo (STE)	Complementar - Infra-estrutura de transporte	Essencial – evacuação da energia de Mphanda Nkuwa e integração no sistema nacional	Tete – Sul de Moçambique	895.000.000,00	2026 - 2030
A12 - C03	Expansão da Rede Nacional EDM	Complementar - Infra-estrutura eléctrica	Complementar – reforço da capacidade de transporte e distribuição de energia gerada	Nacional	350.000.000,00	2026 - 2030
A12 - C04	Subestações Regionais e Interligações SAPP	Complementar - Interconexão regional	Complementar – integração com o mercado regional de energia e exportação do excedente	Fronteiras regionais (SADC)	130.000.000,00	2026 - 2030
A12 - C05	Projectos de Electrificação Rural (FUNAE)	Complementar - Acesso e distribuição	Indirecto – aumenta a cobertura e maximiza o impacto social	Zonas rurais	100.000.000,00	2026 - 2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
			da produção de energia			
A12 - C06	Modernização da Rede de Transporte e Controlo (SCADA)	Complementar - Sistema de controlo	Complementar – garante eficiência, estabilidade e monitorização da rede de energia	Nacional	190.000.000,00	2026 – 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A13 - Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize

O Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize é concebido no intuito de ligar as províncias de Tete e Zambézia e reforçar a conexão entre as áreas mineiras e o litoral exportador.

A linha férrea Macuse–Moatize, com mais de 500 km de extensão, ligará Moatize à foz do rio Macuse, em Quelimane, atravessando Mutarara, Mopeia e Nicoadala. Esta infra-estrutura reduzirá custos de transporte, aumentará a eficiência logística e aliviará a pressão sobre os corredores de Sena e Beira, constituindo uma alternativa moderna e competitiva para o escoamento de carvão e outras cargas pesadas.

O Porto de Macuse, terminal de águas profundas com capacidade para navios de até 150.000 toneladas (DWT), complementa a ferrovia e ampliará a capacidade exportadora da região centro. O Terminal de Produtos Petrolíferos associado garantirá o fornecimento energético e a integração operacional do corredor.

O projecto incorpora infra-estruturas tecnológicas e de controlo digital, oficinas ferroviárias e sistemas de sinalização moderna, assegurando segurança operacional e gestão eficiente. No campo social e ambiental, o Plano de Reassentamento e Mitigação Ambiental garante a compensação das populações afectadas e a protecção dos ecossistemas ribeirinhos e costeiros.

Com impacto directo na diversificação das exportações, geração de emprego e industrialização regional, o corredor impulsionará sectores complementares e integrara-se com os corredores da Beira e de Nacala, formando uma rede logística nacional interligada que fortalecerá Moçambique como plataforma logística da África Austral.

Esta intervenção estruturante cria uma ligação estratégica directa entre as áreas mineiras de Tete e o litoral da Zambézia, ao oferecer uma alternativa moderna aos

corredores de Sena e Beira, o projecto reduz custos logísticos, aumenta a capacidade de escoamento e beneficia directamente operadores mineiros como Vulcan e ICVL, bem como outros projectos extractivos em Moatize, ao assegurar acesso competitivo a mercados internacionais.

O Porto de Macuse, como terminal de águas profundas, complementa os portos existentes e reforça a capacidade exportadora nacional, criando sinergias com o Pólo Agro-industrial de Luabo, a ZEE de Mocuba e as cadeias agro-industriais da Zambézia, ao facilitar exportações de produtos agrícolas e industriais. A integração com infra-estruturas energéticas e o terminal de produtos petrolíferos reforça a segurança operacional do corredor e reduz custos de abastecimento.

No seu conjunto, o corredor Macuse–Moatize aumenta o retorno dos investimentos já realizados em energia (HCB, Mphanda Nkuwa), mineração e agro-indústria, diversifica as rotas de exportação, gera emprego e consolida Moçambique como plataforma logística integrada da África Austral, com impactos estruturais no desenvolvimento regional e na competitividade económica.

Tabela 17. A13 - Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize e Intervenções Complementares – Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A13	Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse - Moatize	Estruturante–Infra-estrutura Ferroviária e Portuária	-	Tete – Zambézia (Moatize, Mutarara, Mopeia, Nicoadala, Quelimane) Foz do Rio Macuse, Nicoadala	1.124.000.000,00	2026–2030
A13 - C01	Terminal de Produtos Petrolíferos de Macuse	Complementar – Terminal Energético	Integra a cadeia – Permite a movimentação de produtos petrolíferos e apoio logístico ao corredor ferroviário-portuário.	Porto de Macuse – Zambézia	25.000.000,00	2026–2030
A13 - C02	Infra-estruturas de Comunicação e Controlo Ferroviário	Complementar – Sistemas Tecnológicos	Alimenta o Estruturante – Garante a segurança e eficiência das operações ferroviárias.	Tete – Zambézia	35.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A13 - C03	Construção de Estações e Apeadeiros Ferroviários	Complementar – Infra-estruturas operacionais	Integra a cadeia – Inclui 2 estações principais (Moatize e Macuse), 2 intermédias (Quelimane e Mutarara) e 10 apeadeiros ao longo do traçado.	Tete – Zambézia	35.000.000,00	2026–2030
A13 - C04	Instalações de Manutenção e Oficinas Ferroviárias	Complementar – Suporte Operacional	Alimenta o Estruturante – Assegura a manutenção do material circulante e eficiência do corredor.	Tete – Zambézia	35.000.000,00	2026–2030
A13 - C05	Plano de Reassentamento e Mitigação Ambiental	Complementar – Gestão Social e Ambiental	Complementar ao Estruturante – Garante a mitigação dos impactos sociais e ambientais decorrentes da construção do porto e linha férrea.	Nicoadala – Zambézia	35.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A14 - Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II)

O Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II) é um projecto de desenvolvimento integrado da província da Zambézia, concebido para reforçar a conectividade rural, promover o investimento agrícola e fortalecer a resiliência das comunidades e ecossistemas costeiros. Financiado pela Millennium Challenge Corporation (MCC) e pelo Governo de Moçambique, mobiliza 537,5 milhões de dólares e constitui uma das maiores iniciativas de cooperação bilateral do país.

Composto por três projectos — Conectividade e Transportes Rurais (CTR), Promoção da Reforma e do Investimento na Agricultura (PRIA) e Meios de Vida Costeiros e Resiliência Climática (CLCR) — o Compacto II adopta uma abordagem integrada, combinando infra-estruturas, reformas económicas e acções ambientais sustentáveis.

O CTR melhora o acesso e reduz custos de transporte através da ponte sobre o rio Licungo, da Circular de Mocuba e da reabilitação de estradas rurais estratégicas,

fortalecendo a resiliência rodoviária e a mobilidade regional. O PRIA promove reformas fiscais e institucionais para atrair investimento agrícola e dinamiza a Plataforma Agregadora Comercial da Zambézia (ZCAP), que integra pequenos agricultores em cadeias de valor, com foco em mulheres e jovens. O CLCR, implementado pelo ProAzul e pela BioFund, apoia a pesca sustentável, a restauração de mangais e o desenvolvimento de meios de vida alternativos, contribuindo para a economia azul e a adaptação climática.

Gerido pela MCA-Moçambique, o Compacto II assegura elevados padrões de governança, inclusão social e salvaguardas ambientais, promovendo crescimento inclusivo, criação de emprego e redução da pobreza. O programa consolida a Zambézia como pólo estratégico de conectividade, produtividade agrícola e resiliência climática, fortalecendo a integração económica de Moçambique na África Austral.

O Programa de Conectividade e Resiliência Costeira – Compacto II reforça e potencia os investimentos existentes na Zambézia ao criar um quadro integrado de infra-estruturas, reformas económicas e resiliência climática, que sustenta o desenvolvimento agrícola, logístico e costeiro da província. Ao melhorar a conectividade rural e urbana através da ponte sobre o rio Licungo, da Circular de Mocuba e da reabilitação de estradas estratégicas, o programa reduz custos de transporte e aumenta a eficiência dos corredores que servem projectos como a ZEE de Mocuba, o Pólo Agro-industrial de Luabo e o Porto de Quelimane, ampliando o acesso aos mercados nacionais e regionais.

A componente de promoção do investimento agrícola (PRIA) cria condições favoráveis para o investimento privado e integra pequenos produtores nas cadeias de valor, beneficiando directamente operadores agro-industriais e logísticos já instalados, ao assegurar volumes, previsibilidade e inclusão produtiva. Em paralelo, a componente de Meios de Vida Costeiros e Resiliência Climática (CLCR) fortalece actividades de pesca e conservação, apoiando a economia azul e protegendo os activos naturais que sustentam o desenvolvimento costeiro e o turismo.

No seu conjunto, o Compacto II aumenta o retorno dos investimentos existentes em agro-indústria, logística e infra-estruturas, promove inclusão social e resiliência ambiental e consolida a Zambézia como pólo estratégico de conectividade, produtividade agrícola e adaptação climática, com impacto estrutural no crescimento económico regional.

Tabela 18. A14 - Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II) e intervenções complementares – Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A14	Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II)	Estruturante		Zambézia	440.500.000,00	2026 - 2030
A14 - C01	Projecto de Conectividade e Transportes Rurais (CTR)	Complementar – Projecto de Conectividade e Transportes Rurais (CTR)	O CTR é o pilar de base sobre o qual os demais projectos se apoiam, criando as condições logísticas para o escoamento agrícola e o acesso das comunidades costeiras.	Zambézia - Rio Licungo e Circular de Mocuba Principais rotas na Zambézia	310.500.000,00	2026 - 2030
A14 - C02	Projecto de Promoção da Reforma e do Investimento na Agricultura (PRIA)	Complementar – Agricultura	Representa o eixo económico e produtivo do Compacto II. Actua sobre as reformas fiscais e institucionais que incentivam o investimento privado e a formalização do sector agrícola, aproveitando as infra-estruturas criadas pelo CTR	Zambézia	30.000.000,00	2026 - 2030
A14 - C03	Projecto de Meios de Vida Costeiros e Resiliência Climática (CLCR)	Complementar – Pesca	O CLCR assegura que o desenvolvimento promovido pelo CTR e PRIA seja ecologicamente equilibrado e resiliente às mudanças climáticas.	Zambézia	100.000.000,00	2026 - 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A15 – Zona Industrial de SAVANE (ZISA)

A Zona Industrial de Savane (ZISA) é um projecto estruturante de industrialização, logística e ordenamento territorial, implantado nos distritos de Dondo e Muanza, na faixa costeira de Sofala, a cerca de 40 km a nordeste da Beira. Promovida pela EDGELINE S.A MOZAMBIQUE, ambiciona constituir uma plataforma industrial de escala regional, ancorada na proximidade às matérias-primas, às redes rodoviária e ferroviária, ao Porto da Beira e aos mercados da África Austral.

A ZISA, articula áreas produtivas, logísticas, urbanas e de conservação costeira com núcleo produtivo que abrange oito domínios: logística, fabricação de equipamentos, processamento mineral, novas energias, agricultura moderna e bioquímica, saúde e ciências da vida, construção industrial e turismo costeiro. O projecto inclui porto de águas profundas, aeroporto internacional, ligações ferroviárias e rodoviárias, energia, água e saneamento, zona franca e serviços de apoio ao investimento preservando rios, mangais e zonas húmidas.

O investimento inicial estima-se em USD 600 milhões, podendo o global atingir USD 40 mil milhões em vinte anos, em fases subsequentes que irão incluir a implantação de indústrias, zonas comerciais, logísticas e zonas residenciais. Em pleno desenvolvimento, a Zona poderá acolher 3.800 empresas (750 de IDE) e gerar 280.000 empregos.

O projecto assenta numa base económica instalada: as operações mineiras de Tete (Vulcan, ICVL, Jindal), Cahora Bassa, o Porto da Beira e a ferrovia do Corredor da Beira. O seu contributo distintivo é a transformação local: recursos minerais e agrícolas hoje escoados em bruto passam a alimentar processamento mineral, agro-processamento, fabricação de equipamentos e química de base agrícola. Cria ainda mercado de fornecimento às grandes empresas já instaladas - manutenção, logística, componentes, energia e formação - elevando conteúdo local, valor acrescentado e emprego.

No PII 2026–2030, articula-se com Mphanda Nkuwa (A12), que assegura energia para indústria intensiva; os corredores de Macuse–Moatize (A13) e da Beira, que diversificam o escoamento; e o Compacto II (A14), que reforça a conectividade costeira. Na vertente produtiva, complementa a Cadeia de Valor do Arroz (A08), o Parque Têxtil Integrado (A09) e a ZEE de Mocuba (A10). Consolida-se assim uma rede de pólos interligados, ligando as zonas agrícolas e mineiras de Tete, Manica, Zambézia e Sofala às infra-estruturas energéticas e portuárias da região, ao serviço da diversificação produtiva, da redução de custos logísticos, da atracção de investimento e da correcção das assimetrias regionais.

Tabela 19. A15 – Zona Industrial de SAVANE (ZISA) – Zona Centro

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A15	ZISA – Zona Industrial de Savane	Estruturante (Industrial e Logístico)	—	Sofala (Dondo e Muanza)	600.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A ZISA foi concebida como um empreendimento auto-suficiente pois incorpora no interior do mesmo perímetro o conjunto integral de infra-estruturas e funções de que a operação industrial depende (da saída marítima da carga à formação dos quadros que a Zona irá empregar).

A articulação com o exterior assenta no porto de águas profundas e no aeroporto internacional, complementados por dois eixos ferroviários um para sul, de integração na Linha de Machipanda, e outro para norte, na direcção de Tete e do Malawi, e por duas vias de alto padrão, uma para a Beira e outra para o interior agrícola e florestal de Sofala. No interior do perímetro, a fiabilidade eléctrica e hídrica é assegurada por infra-estrutura dedicada, condição sem a qual a indústria de processamento pesado não se instala.

O núcleo produtivo do empreendimento são os oito parques industriais sectoriais, com naves de padrão moderno prontas a ocupar, servidos por um regime de zona franca e por uma plataforma de serviços de paragem única. A este núcleo associam-se o instituto politécnico, que qualifica mão-de-obra nacional para as unidades a instalar, e o novo centro urbano de Savane, que fixa trabalhadores, quadros técnicos e respectivas famílias no território. A área de conservação e resiliência ecológica de Muanza enquadra o empreendimento na sensibilidade ambiental da faixa costeira, enquanto o complexo costeiro de turismo e bem-estar aproveita a orla marítima para abrir uma segunda frente económica.

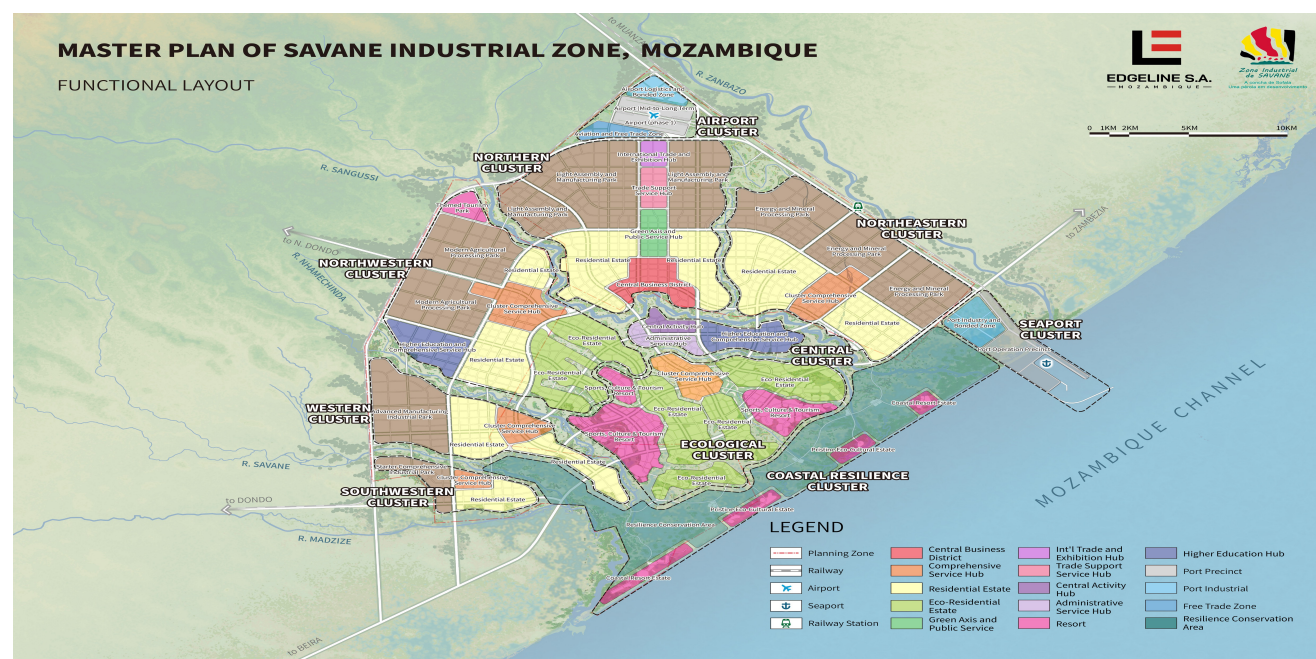
A Tabela 20 identifica as componentes do projecto, com indicação da função de cada uma no conjunto da Zona e da respectiva localização distrital.

Tabela 20. Composição da Zona Industrial de Savane (SIZA)

Componente	Função no Conjunto da Zona	Localização
Porto de Águas Profundas de Savane	Assegura a saída da produção transformada - minério processado, carga geral e contentorizada - e a entrada de equipamento e insumos industriais, com operação independente do regime de marés.	Sofala (Savane, Dondo)
Aeroporto Internacional de Savane	Acesso aéreo do empreendimento. Serve a mobilidade de quadros e investidores e o transporte de carga de alto valor e de produtos perecíveis.	Sofala (Muanza)
Ramal Ferroviário Savane – Dondo (ligação à Linha de Machipanda)	Liga a Zona ao Corredor da Beira e, por essa via, ao hinterland produtor de Manica e do Zimbabué.	Sofala (Savane – Dondo)
Ligação Ferroviária Savane – Muanza – Tete/Malawi	Capta a produção mineira de Tete e a carga do Malawi, encaminhando-as para transformação e embarque na Zona.	Sofala – Tete

Componente	Função no Conjunto da Zona	Localização
Estrada de Alto Padrão Savane – Beira (≈60 km, ligação à EN6/EN1)	Ligação rodoviária principal. Articula a Zona com a cidade da Beira, com o seu porto e aeroporto e com a rede nacional através da EN6 e da EN1.	Sofala (Savane – Beira)
Estrada de Alto Padrão Savane – Muanza – Gorongosa / Cheringoma	Abre o acesso às áreas agrícolas e florestais do interior de Sofala, alargando a base de matérias-primas da Zona.	Sofala (Muanza – Gorongosa)
Subestação de Savane e Linhas de Transmissão de Interligação à Rede Nacional	Assegura potência e fiabilidade compatíveis com processamento pesado e liga a Zona à rede nacional de transporte de energia.	Sofala (Dondo – Savane)
Sistema de Abastecimento de Água Industrial e Estação de Tratamento de Efluentes	Garante o volume e a qualidade da água de processo e o tratamento dos efluentes, condição da conformidade ambiental das unidades fabris.	Sofala (Savane)
Oito Parques Industriais Sectoriais e Edifícios Industriais de Padrão Moderno	Organiza a oferta de solo industrial equipado por sector de actividade e disponibiliza naves de padrão moderno prontas a ocupar, reduzindo o custo e o prazo de instalação das empresas.	Sofala (Dondo e Muanza)
Zona Franca Industrial e Plataforma de Serviços de Paragem Única	Enquadramento aduaneiro e administrativo da Zona. Concentra num único ponto de atendimento o registo, o licenciamento, a aprovação de investimento e o desembaraço aduaneiro.	Sofala (Savane) / Maputo
Instituto Politécnico e Centro de Formação Profissional de Savane	Formação de quadros da Zona. Qualifica mão-de-obra nacional para as unidades instaladas e sustenta a transferência de tecnologia e de práticas industriais.	Sofala (Savane)
Novo Centro Urbano de Savane (habitação, saúde, educação e serviços comerciais)	Base residencial e de serviços da Zona. Fixa trabalhadores, quadros técnicos e respectivas famílias no território, evitando a formação de um enclave industrial sem suporte urbano.	Sofala (Savane)
Área de Conservação e Resiliência Ecológica de Muanza	Enquadramento ambiental do empreendimento. Protege os mangais, o delta e as zonas húmidas, assegura a compensação ambiental e atenua a vulnerabilidade climática da faixa costeira.	Sofala (Muanza)
Complexo Costeiro de Turismo e Bem-estar de Savane	Valorização da frente marítima. Aproveita a orla costeira do perímetro para abrir uma segunda frente económica, diversificando a base de actividade da Zona.	Sofala (Savane)

Figura 5. Mapa de disposição das componentes da Zona Industrial de Savane (SIZA)



3.4.4. Região Sul

A Zona Sul — que compreende as províncias de Maputo, Gaza e Inhambane — constitui o centro político-administrativo, financeiro e tecnológico do País e a principal plataforma de industrialização e integração regional. A região combina indústria transformadora, serviços modernos, energia e turismo costeiro, articulados por infra-estruturas estratégicas de referência nacional: a ZPE de Beluluane, o Porto de Maputo e o Aeroporto Internacional de Maputo. No âmbito do PII 2026–2030, as três cadeias estruturantes seleccionadas para a Zona Sul reforçam e ampliam estas dinâmicas, articulando-se com investimentos já em curso no turismo de Inhambane e nos sistemas de irrigação e energia de Gaza e Maputo.

O **eixo industrial Matola–Maputo** constitui a espinha dorsal da industrialização da região, concentrando a maior densidade de infra-estruturas produtivas, logísticas e energéticas do país. A ZPE de Beluluane — ancorada por operações de grande escala como a Beluluane Gas Company e a Dugongo Cimentos — funciona como núcleo dinamizador, ligada ao Porto de Maputo e ao Aeroporto Internacional, configurando uma plataforma exportadora de alcance regional e sub-regional. Este corredor concentra ainda indústrias de processamento alimentar e manufactura — incluindo a Cervejas de Moçambique (CDM), a Heineken e a Coca-Cola — tornando-o o principal receptor das

cadeias agrícolas e agro-industriais do Sul. O Programa dos 20 Parques Industriais (MozParks-A01), que tem em Beluluane o seu modelo de referência, reforça este eixo ao integrar PME moçambicanas nas cadeias de valor existentes e atrair investimento privado estratégico, consolidando a função de Maputo e Matola como motor da industrialização nacional.

As três cadeias estruturantes do Sul operam como um sistema coerente, cada uma com função específica e sinergias mútuas. A **Região Integrada de Turismo de Inhambane (A16)** valoriza o potencial costeiro da província, articulando alojamento, logística, pesca e conservação ambiental, e gerando procura para PME locais em agro-processamento e transportes — complementando a modernização aeroportuária e portuária já em curso. O **Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo (A17)** constitui um modelo de desenvolvimento territorial integrado, combinando agricultura moderna, agro-indústria, logística e exportação, com potencial para gerar emprego, aumentar a produção nacional, fortalecer as cadeias de valor locais e consolidar a posição de Moçambique como plataforma logística e produtiva na região da África Austral. O **Programa de Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo (A18)** garante a segurança hídrica e agrícola da província de Maputo, através das barragens de Corumana e Moamba Major, de redes de irrigação no Baixo Incomati e de electrificação agrícola, criando as condições para abastecer regularmente as indústrias do eixo Matola–Maputo — incluindo a Tongaat Hulett, a CDM, a Heineken e a Coca-Cola — e para reforçar a competitividade logística do corredor Boane–Moamba–Namaacha.

No conjunto, as três cadeias estruturantes consolidam o Sul de Moçambique como um espaço económico integrado: a indústria de Maputo e Matola absorve a produção agrícola do interior; o regadio do Rio Maputo garante o abastecimento regular de matérias-primas; o Vale do Limpopo escoia para mercados regionais; e o turismo de Inhambane diversifica a base económica e gera procura local. Estas sinergias ampliam o retorno dos investimentos existentes e reforçam a resiliência e a competitividade da região no horizonte 2026–2030.

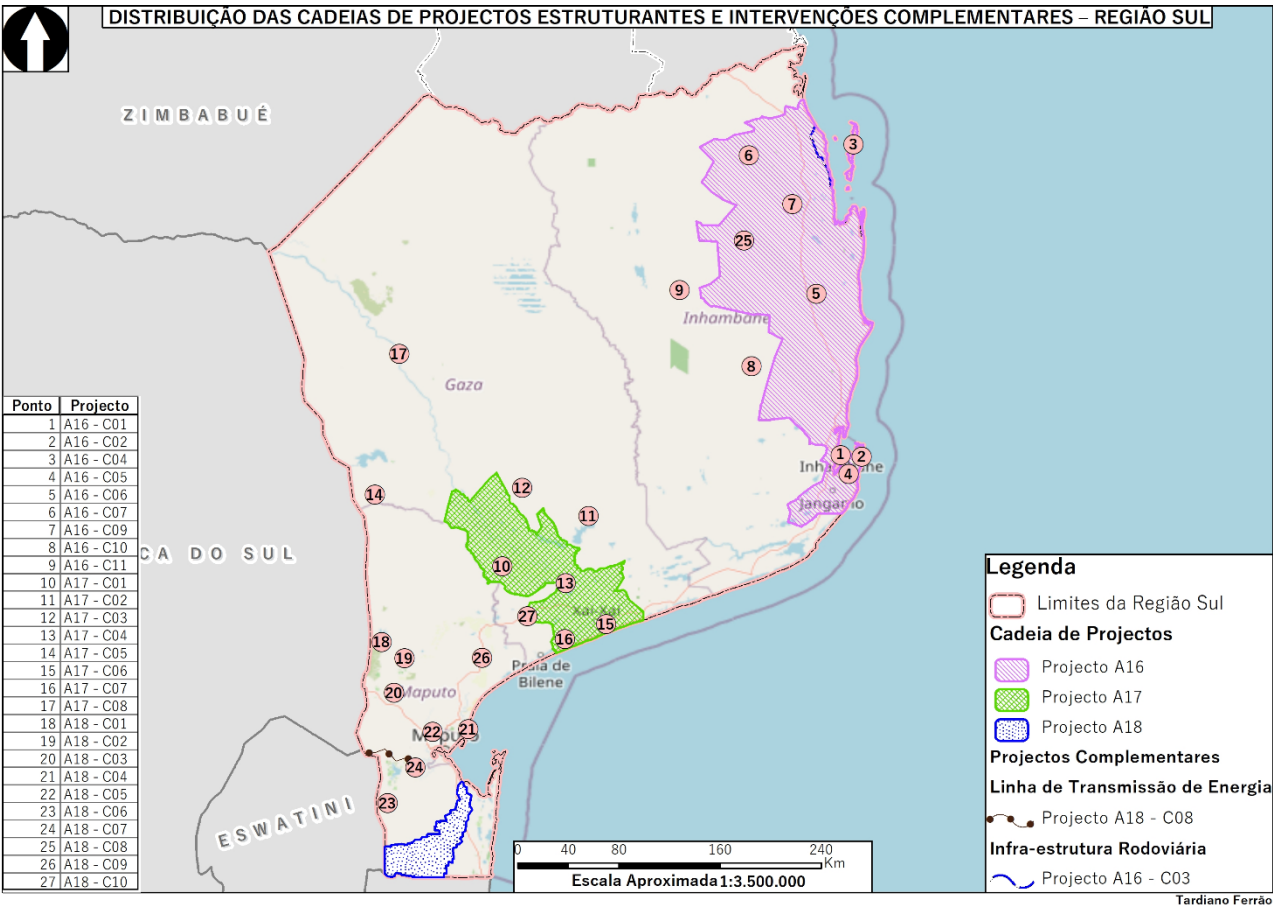
Tabela 21. Critérios de Selecção e Justificação dos Projectos Estruturante do PII 2026–2030 para a Zona Sul

ID	Projecto / Programa	Sector	Objectivo Essencial	Critério de Selecção	Justificação Principal
A16	Inhambane Região Integrada de	Turismo sustentável 1 /	Desenvolver um destino turístico	Impacto económico e emprego; sustentabilidade	Potencial turístico comprovado

ID	Projecto / Programa	Sector	Objectivo Essencial	CrITÉrio de Selecção	Justificação Principal
	Turismo	logística de apoio	integrado e competitivo, com acessibilidades, serviços e capital humano qualificado.	ambiental; integração territorial (rodovia, porto, aeroporto); maturidade/viabilidade.	(Vilanculos-Bazaruto); encadeamentos com serviços e PME; reforço de infra-estruturas (portuário, aeroportuário, energia, água) e dinamização da economia local.
A17	Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo	Agro-indústria / logística / energia	Estruturar um ecossistema agro-logístico no Vale do Limpopo, integrando irrigação, produção, processamento e escoamento.	Impacto económico e segurança alimentar; integração territorial; viabilidade técnica; capacidade de mobilizar investimento privado.	Aumenta produtividade e valor acrescentado; reduz perdas pós-colheita; cria emprego rural; melhora logística e energia; consolida Gaza como pólo agro-industrial do Sul.
A18	Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo	Agricultura irrigada / recursos hídricos / energia	Garantir segurança hídrica e expansão do regadio (Incomatium-Maputo), suportando produção agro-industrial e resiliência climática.	Sustentabilidade hídrica e ambiental; impacto económico e social; viabilidade técnica; ligação a mercados.	Barragens e redes de canais/drenagem asseguram água; electrificação e estradas agrícolas viabilizam operação; eleva rendimentos, reduz importações e fortalece gestão hídrica com soluções digitais.

O mapa abaixo ilustra a implantação territorial dos projectos estruturante e complementares na Região Sul, destacando a Região Integrada de Turismo de Inhambane, O Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo e o Programa de Regadio da Bacia do Rio Maputo, bem como as principais ligações rodoviárias e ferroviárias que estruturam o sistema produtivo regional.

Figura 6. Distribuição Geográfica das Cadeias de Projectos Estruturante e Intervenções Complementares – Região Sul



Fonte: Elaboração IMPACTE/MPD (2025), com base na informação técnica e geoespacial partilhada pelas entidades proponentes dos projectos integrados no PII 2026–2030.

O projecto Inhambane – Região Integrada de Turismo é uma iniciativa de desenvolvimento misto, liderada pelo Estado moçambicano em parceria com o sector privado, concebida para posicionar Inhambane como um dos principais pólos turísticos costeiros do país. O projecto visa promover o crescimento sustentável do turismo, a diversificação económica e a integração territorial da região Vilanculos–Inhassoro–Pomene, capitalizando o potencial natural e cultural do Arquipélago de Bazaruto e do Parque Nacional de Pomene.

Com um investimento total estimado em 20 milhões de dólares e horizonte de execução entre 2026 e 2030, o projecto prevê a implementação de infra-estruturas turísticas integradas, resorts ecológicos, marinas, zonas de lazer e serviços de apoio comunitário, ancorados em princípios de sustentabilidade ambiental e inclusão social. O modelo de desenvolvimento adoptado combina investimentos públicos estruturantes — em transportes, energia, água e formação profissional — com investimentos privados direccionados à hotelaria e actividades turísticas. A iniciativa é apoiada por 12 intervenções complementares públicos, que fortalecem a conectividade, infra-estrutura e qualificação de recursos humanos. Alinhada à ENDE 2025–2044, à ENDT e ao PQG 2025–2029, o projecto posiciona o Sul de Moçambique como destino turístico regional de excelência e vector estratégico da economia azul nacional.

Esta intervenção estruturante reforça e valoriza os investimentos já existentes na província de Inhambane ao criar um quadro integrado de desenvolvimento turístico sustentável, articulando infra-estruturas públicas e investimento privado na região Vilanculos–Inhassoro–Pomene. A iniciativa potencia projectos estruturantes e operadores já instalados, incluindo resorts turísticos de Vilanculos, operadores do Arquipélago de Bazaruto, e actividades ligadas ao turismo costeiro e marinho, ao melhorar acessos, serviços básicos, energia e qualificação da mão-de-obra.

Ao investir em infra-estruturas estruturantes, conectividade e formação profissional, o projecto aumenta a atractividade e a viabilidade económica dos empreendimentos privados existentes e futuros, reduzindo custos operacionais e riscos ambientais. Em simultâneo, promove a integração das comunidades locais nas cadeias de valor do turismo, reforçando a oferta de serviços, artesanato, pesca e actividades complementares.

No conjunto, o projecto consolida Inhambane como pólo turístico costeiro de excelência, diversifica a economia regional e fortalece a economia azul, criando sinergias

duradouras entre o sector público, o investimento privado e os activos naturais e culturais da província.

Tabela 22. A16 - Inhambane – Região Integrada de Turismo e Intervenções Complementares – Zona Sul

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A16	Inhambane – Região Integrada de Turismo	Estruturante (Privado)	—	Inhambane (Vilanculos)	20.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C01	Reabilitação e Expansão do Porto de Inhambane	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (apoio logístico marítimo, cruzeiros e transporte costeiro)	Inhambane	25.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C02	Modernização do Aeroporto de Inhambane – Terminal Turístico	Complementar Público — Portos & Aeroportos	Alimenta o Estruturante (entrada aérea de turistas e ligação internacional)	Inhambane	25.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C03	Estrada Costeira Vilanculos – Inhassoro – Bazaruto	Complementar Público — Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante (melhora conectividade entre destinos turísticos costeiros)	Inhambane	85.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C04	Complexo Turístico Bazaruto – Fase II (resorts, marina, zona residencial)	Complementar Público — Infra-estrutura Turística	É alimentado pelo Estruturante (aumento da procura turística e serviços complementares)	Inhambane (Bazaruto – Inhassoro)	95.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C05	Escola Técnica de Hotelaria e Turismo – Inhambane	Complementar Público — Formação / Capital Humano	Alimenta o Estruturante (formação de recursos humanos qualificados para hotelaria e turismo)	Inhambane	12.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C06	Centro de Formação Profissional e Empreendedorismo Costeiro	Complementar Público — Formação / Inclusão Social	Alimenta o Estruturante (capacitação local e inclusão económica da comunidade)	Inhambane	8.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C07	Subestação Vilanculos – Inhassoro (110 kV)	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (fornecimento eléctrico fiável para empreendimentos turísticos)	Inhambane	12.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C08	Extensão da Rede de Transmissão Massinga – Inhassoro	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (reforço da rede para expansão turística)	Inhambane	15.000.000,00	2026 – 2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A16 - C09	Sistema de Abastecimento de Água de Inhassoro e Vilanculos	Complementar Público — Água & Hidráulica	Alimenta o Estruturante (infra-estrutura de água potável e saneamento turístico)	Inhambane	28.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C10	Centro de Certificação e Inspeção de Serviços Turísticos	Complementar Público — Regulação & Qualidade	Integra a cadeia do Estruturante (garantia de padrões e certificação turística)	Maputo / Inhambane	5.000.000,00	2026 – 2030
A16 - C11	Rede Digital Turística – Inhambane Smart Tourism Network	Complementar Público — Digital & Telecom	Alimenta o Estruturante (conectividade digital, reservas online e plataformas de turismo)	Inhambane	10.000.000,00	2026 – 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A17 – Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo

O Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo constitui uma iniciativa estratégica destinada a transformar o sul de Moçambique num grande eixo agro-industrial, logístico e de exportação regional. O programa resulta da integração de dois projectos estruturantes e complementares: a Zona Económica Especial de Agronegócio do Limpopo (ZEEA-L) e o Sistema de Transporte de Chongoene (STC), desenvolvidos em parceria entre a Muyake SA, os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e a China Railways International Group (CRIG).

A integração destes componentes assenta numa lógica de complementaridade funcional. A ZEEA-L estabelece uma base produtiva agrícola e agro-industrial nos distritos de Chókwè, Xai-Xai, Guijá, Chongoene, Chibuto, Limpopo e Bilene, enquanto a STC fornece a infra-estrutura logística e portuária necessária para garantir o escoamento eficiente da produção para os mercados regionais e internacionais. Desta forma, o programa cria um sistema territorial integrado que articula produção, processamento e transporte, permitindo transformar o Vale do Limpopo num corredor agro-industrial e logístico estratégico da África Austral.

A componente agro-industrial do programa inclui a reabilitação e modernização do Perímetro Irrigado do Baixo Limpopo, a criação do Parque Agro-industrial do Limpopo (PAIL) destinada ao processamento de arroz, milho, carne, óleo vegetal e hortícolas, bem como o desenvolvimento de infra-estruturas de apoio, incluindo armazéns, centros logísticos, electrificação rural, trânsitos de acesso às zonas de produção e programas de

capacitação agrária e financiamento rural. A Barragem de Mapai constitui um elemento complementar de grande importância, reforçando a segurança hídrica e a sustentabilidade da produção agrícola a longo prazo em todo o sistema do Vale do Limpopo.

A componente logística e portuária do programa está assegurada pelo Sistema de Transporte de Chongoene, que inclui a construção de um Porto de Águas Profundas em Chongoene, com profundidade estimada entre 16 e 20 metros e capacidade inicial superior a 65 milhões de toneladas por ano. Este sistema integra igualmente uma linha férrea de aproximadamente 150 km ligando Chongoene à Linha do Limpopo em Macarretane, um porto seco em Mapai, ligações ferroviárias secundárias para Inharrime e Jangamo, e o desenvolvimento de uma Zona Franca Industrial associada ao porto, incluindo um hub logístico para combustíveis e grãos líquidos.

A combinação entre infra-estruturas produtivas e logísticas cria uma plataforma integrada de desenvolvimento territorial capaz de contribuir para a transformação económica da província de Gaza e das regiões adjacentes. O programa posiciona Gaza como principal eixo agro-logístico do sul de Moçambique e estabelece um novo ponto de acesso marítimo competitivo para países do interior da SADC, nomeadamente África do Sul, Zimbabué e Botswana.

Ao mesmo tempo, o programa contribui para fortalecer as cadeias industriais nacionais, apoiando o abastecimento de grandes unidades industriais situadas na região de Maputo, incluindo Tongaat Hulett, CDM, Heineken, Coca-Cola, Dugongo Cimentos e Safira, e gerando sinergias com outros projectos estratégicos nacionais. Em Inhambane, reforça indirectamente sectores como energia e turismo, incluindo actividades ligadas à Sasol, Rio Tinto e ao pólo turístico de Vilanculos, enquanto potencia projectos complementares como as Areias Pesadas de Chibuto e a zona franca de Beluluane.

Desta forma, o Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo constitui um modelo de desenvolvimento territorial integrado, combinando agricultura moderna, agro-indústria, logística e exportação, com potencial para gerar emprego, aumentar a produção nacional, fortalecer as cadeias de valor locais e consolidar a posição de Moçambique como plataforma logística e produtiva na região da África Austral.

Tabela 23. A17 - Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo e Intervenções Complementares – Zona Sul

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo (USD)	Horizonte
A17	Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo (ZEEA-L + STC)	Criação da Zona Económica Especial de Agronegócio do Limpopo (ZEEA-L)	-	Gaza – Chókwè, Xai-Xai, Guijá, Chongoene, Chibuto, Limpopo, Bilene	2 600 000 000.00	2026–2030
		Sistema de Transporte de Chongoene (STC)	-	Gaza – Chongoene, Macarretane, Mapai; Inhambane – Inharrime, Jangamo	2 900 000 000.00	2026–2030
A17 - C01	Reabilitação e Modernização do Perímetro Irrigado do Baixo Limpopo (PBL)	Complementar Público – Agricultura Irrigada	Alimenta o Estruturante (expansão da base produtiva agrícola e aumento da produtividade)	Gaza – Chókwè e Xai-Xai	42.000.000,00	2026–2030
A17 - C02	Construção de Infra-estruturas Logísticas e Armazéns Agro-industriais	Complementar Público – Logística e Infra-estruturas	Alimenta o Estruturante (reduz perdas pós-colheita e facilita o escoamento e armazenamento de produtos)	Gaza – Xai-Xai e Chibuto	35.000.000,00	2026–2030
A17 - C03	Desenvolvimento do Parque Agro-industrial do Limpopo (PAIL)	Complementar Público – Agro-indústria	Integra a cadeia (criação de capacidade de transformação de arroz, milho, carne, óleo vegetal e hortícolas)	Gaza – Chókwè e Guijá	45.000.000,00	2026–2030
A17 - C04	Projecto de Electrificação e Infra-estruturas de Energia para a ZEEA-L	Complementar Público – Energia	Alimenta o Estruturante (garante fornecimento de energia a unidades industriais e sistemas de irrigação)	Gaza – ZEEA-L	30.000.000,00	2026–2030
A17 - C05	Construção de Estradas de Acesso às Zonas de Produção e Mercados	Complementar Público – Infra-estruturas rodoviárias	Alimenta o Estruturante: melhora o escoamento e ligações entre áreas produtivas e centros de consumo/exportação)	Gaza – Chókwè, Chibuto e Bilene	40.000.000,00	2026–2030
A17 - C06	Centro de Capacitação e Extensão Agrária	Complementar Público – Desenvolvimento Humano	Integra a cadeia (forma agricultores, técnicos e PME agro-industriais para inserção no mercado)	Gaza – Xai-Xai	10.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo (USD)	Horizonte
A17 - C07	Programa de Apoio ao Crédito Agrícola e Financiamento de PME Agro-industriais	Complementar Público – Finanças Rurais	Integra a cadeia (facilita acesso a financiamento para produtores e transformadores locais)	Gaza – ZEEA-L	25.000.000,00	2026–2030
A17 - C08	Barragem de Mapai	Complementar-Infra-estrutura hídrica	Reforça a segurança hídrica e a estabilidade das cadeias produtivas	Vale do Limpopo-Gaza	1.000.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A18 - Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo

O Programa de Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo é o principal eixo estruturante da economia agrícola do Sul de Moçambique. Integra investimentos em infra-estruturas hídricas, irrigação, energia e formação técnica, com o objectivo de transformar as bacias do Incomáti e do Maputo num pólo agro-industrial sustentável e competitivo, promovendo a segurança alimentar, as exportações agrícolas e o desenvolvimento rural.

O programa assenta em infra-estruturas estratégicas como as barragens de Corumana e Moamba Major, que reforçam a segurança hídrica e o abastecimento para irrigação e consumo. Complementarmente, a construção de canais e sistemas de drenagem no Baixo Incomáti aumenta a eficiência do uso da água e a produtividade das culturas, prevenindo a degradação dos solos.

A componente produtiva prioriza a produção de arroz, hortícolas e frutícolas, com integração de tecnologias modernas de irrigação e controlo digital (SCADA), elevando o rendimento e reduzindo custos. O projecto de electrificação Boane–Namaacha (110 kV) garante energia estável para os sistemas de rega e controlo, enquanto as estradas agrícolas Boane–Moamba–Namaacha (Fase II), avaliadas em 120 milhões de dólares, fortalecem a ligação entre zonas de produção e mercados nacionais e regionais.

O programa inclui ainda um Centro Técnico de Formação em Irrigação e Gestão Hídrica e a criação da Agência Nacional de Gestão de Recursos Hídricos e Regulação do Regadio, responsáveis pela capacitação técnica, licenciamento e supervisão das operações.

Com um investimento superior a 480 milhões de dólares, o programa constitui uma âncora pública para a modernização agrícola e a resiliência climática, posicionando a Bacia do Rio Maputo como um modelo de desenvolvimento rural inteligente, que integra agricultura, indústria e serviços técnicos de apoio.

O Programa de Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo é um eixo estruturante da modernização agrícola do sul de Moçambique, assegurando segurança hídrica, aumento da produtividade e integração agro-industrial nas bacias do Incomáti e do Maputo. Ao reforçar a capacidade das barragens de Corumana e Moamba Major, expandir a irrigação eficiente e garantir energia e acessos, o programa cria condições estáveis para a produção agrícola em escala e para o desenvolvimento rural resiliente.

O programa beneficia directamente empresas agro-industriais e cadeias de valor existentes, como a Tongaat Hulett (açúcar), produtores hortícolas e frutícolas comerciais, bem como indústrias de bebidas e processamento alimentar em Maputo e Matola, incluindo CDM, Heineken e Coca-Cola, ao assegurar fornecimento regular de matérias-primas e reduzir riscos climáticos. Em paralelo, reforça a competitividade logística e produtiva do eixo Boane-Moamba-Namaacha, apoiando exportações agrícolas regionais.

No seu conjunto, o programa consolida a Bacia do Rio Maputo como pólo agro-industrial sustentável, articulando água, energia, infra-estruturas e capacitação técnica, e funcionando como âncora pública para investimento privado, segurança alimentar e crescimento económico integrado.

Tabela 24. A18 - Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo e Intervenções Complementares – Zona Sul

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A18	Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo	Âncora (Público-Agrícola)	—	Maputo (Boane, Moamba, Namaacha)	470.000.000,00	2026–2030
A18 - C01	Barragem de Corumana – Reabilitação e Aumento de Capacidade	Complementar Público — Infra-estrutura Hídrica	Alimenta o Estruturante (aumenta a disponibilidade de água para irrigação agrícola)	Maputo (Moamba)	250.000.000,00	2026–2030
A18-C02	Barragem de Moamba Major – Conclusão e Operacionalização	Complementar Público — Infra-estrutura Hídrica	Alimenta o Estruturante (garantia de segurança hídrica para regadio e consumo humano)	Maputo (Moamba)	9.000.000,00	2026–2030
A18 - C03	Sistema de Canais Primários e Secundários de Irrigação – Baixo Incomáti	Complementar Público — Irrigação / Distribuição	Alimenta o Estruturante (expansão e modernização da rede de irrigação agrícola)	Maputo (Boane – Namaacha)	18.000.000,00	2026–2030

ID	Nome do Projecto	Tipo	Relação com o Estruturante	Localização	Custo Total (USD)	Horizonte
A18 - C04	Sistema de Drenagem e Controlo de Salinidade – Zona do Incomati	Complementar Público — Irrigação / Infra-estrutura	É alimentado pelo Estruturante (melhoria da produtividade agrícola e controlo de solos)	Maputo	15.000.000,00	2026–2030
A18 - C05	Infra-estrutura Agrícola para Produção de Arroz, Hortícolas e Fruticultura	Complementar Público — Produção agro-industrial	É alimentado pelo Estruturante (utilização directa da água de irrigação para produção intensiva)	Maputo	25.000.000,00	2026–2030
A18 - C06	Estradas Agrícolas de Acesso – Boane / Moamba / Namaacha (Fase II)	Complementar Público — Infra-estrutura Rodoviária	Alimenta o Estruturante (escoamento da produção e acesso aos mercados)	Maputo	120.000.000,00	2026–2030
A18 - C07	Centro Técnico de Formação em Irrigação e Gestão Hídrica	Complementar Público — Formação / Capital Humano	Alimenta o Estruturante (capacitação de técnicos e gestores agrícolas)	Maputo	8.000.000,00	2026–2030
A18 - C08	Linha de Transmissão Boane – Namaacha (110 kV)	Complementar Público — Energia	Alimenta o Estruturante (energia para bombas, estações de controlo e sistemas automatizados)	Maputo	15.000.000,00	2026–2030
A18 - C09	Sistema de Monitorização Digital de Recursos Hídricos e Irrigação (SCADA)	Complementar Público — Digital & Automação	Integra a cadeia do Estruturante (gestão eficiente e controlo remoto do sistema)	Maputo	5.000.000,00	2026–2030
A18 - C10	Agência Nacional de Gestão de Recursos Hídricos e Regulação do Regadio	Complementar Público — Regulação & Supervisão	Integra a cadeia do Estruturante (licenciamento, controlo e normas de operação)	Maputo	5.000.000,00	2026–2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

3.5. Natureza, Financiamento e Emprego

A presente secção apresenta, de forma sintética e comparada, as dezoito (18) cadeias de projectos estruturantes do PII 2026–2030, organizadas segundo quatro dimensões fundamentais para a gestão e comunicação do programa: a natureza do investimento (público, privado ou público–privado), o valor estimado por cadeia (incluindo as intervenções estruturantes e complementares associadas), o estado actual do financiamento e a estimativa de emprego directo e indirecto gerado.

A tabela permite leituras cruzadas relevantes: (i) identificar quais as cadeias com financiamento já confirmado — elemento crítico para a programação da execução em 2026–2027; (ii) comparar as modalidades preferenciais de financiamento por cadeia e região; e (iii) visualizar a distribuição do potencial de emprego, directo e indirecto, pelo território nacional. Constitui, igualmente, o quadro de referência para o acompanhamento do impacto do Programa na criação de emprego, em resposta directa à 4.^a recomendação do Conselho Económico e Social.

Tabela 25. Síntese das Cadeias de Projectos Estruturantes do PII 2026–2030

ID	Cadeia / Projecto Estruturante	Natureza	Valor USD (Cadeia PII)	Financiamento Garantido (Fonte)	Modalidade Preferencial	Emprego (directo estimado)	Emprego (indirecto estimado)
A01	Programa dos 20 Parques Industriais (MozParks)	Público–Privado	100.000.000,00	—	IDE + Project finance (com suporte público / PPP para infra-estruturas)	200.000	356.000
A02	Linha Ferroviária Norte–Sul (3.808 km)	Público	2.500.000.000,00	—	PPP + Concessional (multilaterais) + Project finance	66.000	117.480
A03	Reabilitação da Estrada Nacional n.º 1 (EN1)	Público–Privado	2.433.300.000,00	—	Concessional (multilaterais) + Orçamento do Estado (contrapartida)	77.500	137.950
REGIÃO NORTE							
A04	Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC)	Público–Privado	2.298.500.000,00	JICA	PPP + Blended / Concessional (componente pública habilitadora)	78.000	138.840
A05	Crusse Jamali — Zona Económica Especial de Turismo	Público	1.227.200.000,00	—	IDE + PPP + Project finance	3.200	5.696
A06	Linha de Transmissão Namialo–Metoro (400 kV)	Público	776.000.000,00	—	PPP / Blended finance + garantias soberanas	12.000	21.360
A07	Corredor Pemba–Lichinga	Público–Privado	925.600.000,00	—	Concessional + PPP (infra logística / rodoviária)	24.000	42.720
REGIÃO CENTRO							
A08	Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz (Processamento)	Privado	2.918.798.000,00	—	IDE + Project finance (componente pública habilitadora)	1.200	2.136
A09	Parque Têxtil Integrado	Privado	1.833.000.000,00	—	IDE + Project finance	1.500	2.670

ID	Cadeia / Projecto Estruturante	Natureza	Valor USD (Cadeia PII)	Financiamento Garantido (Fonte)	Modalidade Preferencial	Emprego (directo estimado)	Emprego (indirecto estimado)
A10	Zona Económica Especial de Mocuba	Público-Privado	1.116.959.000,00	—	PPP + OE (infra-base) + IDE (ocupantes)	1.200	2.136
A11	Construção da Cidadela Parlamentar de Mocuba	Público	3.028.920.000,00	—	OE + Concessional	3.000	5.340
A12	Hidroeléctrica de Mphanda Nkuwa	Público-Privado	5.515.000.000,00	—	Project finance (SPV) + PPP / Blended + garantias soberanas	95.000	169.100
A13	Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse-Moatize	Privado	1.289.000.000,00	—	PPP / Concessão + Project finance	48.000	85.440
A14	Programa de Conectividade e Resiliência Costeira (Compacto II)	Público	440.500.000,00	MCC + Governo de Moçambique	Doação / Concessional (clima / resiliência) + OE (contrapartida)	10.000	17.800
A15	Zona Industrial de SAVANE (ZISA)	Privado	600.000,00	—	PPP + IDE	280.000	498.400
REGIÃO SUL							
A16	Inhambane — Região Integrada de Turismo	Privado	340.000.000,00	—	IDE + Project finance	1.500	2.670
A17	Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo	Público	6.727.000.000,00	—	Concessional + OE + PPP / Project finance (componentes produtivas)	35.000	62.300
A18	Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo	Público	470.000.000,00	—	Concessional + OE (infra hídrica / rega)	18.000	32.040
TOTAL			34,539,777,000.00			34.539.777.000,00	1.700.078
Total de emprego estimado (directo + indirecto): 2.655.178 postos de trabalho							

Nota metodológica (emprego): A coluna de emprego indirecto resulta da aplicação de um rácio de **1,78** postos indirectos por cada posto directo, com base em literatura internacional (ILO/BII) sobre projectos de infra-estrutura e industrialização. Em termos agregados, estimam-se cerca de **955.100** postos directos e **1.700.078** indirectos, perfazendo aproximadamente **2.655.178** postos de trabalho.

4. DOMÍNIO DE CAPITAL HUMANO

4.1. Enquadramento

O presente capítulo integra o portefólio do PII 2026–2030, apresentando um conjunto de intervenções estratégicas de desenvolvimento do domínio de capital humano concebidas como componente indissociável da estratégia global de desenvolvimento territorial do país. Estas intervenções complementam as dezoito (18) cadeias de projectos estruturantes de natureza económica apresentadas no Capítulo 3 (Domínio Económico), orientadas para a dinamização da actividade produtiva, a geração de emprego e o reforço da competitividade territorial, e incidem sobre a dimensão social do desenvolvimento, visando garantir que os benefícios do crescimento económico se traduzam em melhoria efectiva das condições de vida da população, fortalecimento do capital humano e promoção da coesão social.

A urgência destas intervenções é sustentada pelos dados do contexto social moçambicano. A pobreza multidimensional afecta 51,93% da população na Região Norte e 41,35% na Região Centro, precisamente as regiões onde se concentra a maior parte das cadeias estruturantes do PII, e 14,9% da população da região Sul. A cobertura de electricidade situa-se em 33,9% da população, o acesso à água potável em 53,6% e o saneamento melhorado em apenas 31,7%. Nestas condições, os investimentos produtivos previstos no PII 2026 – 2030 tenderão a gerar pressões adicionais sobre sistemas de serviços públicos já sobrecarregados, em particular nas zonas de maior atracção laboral e crescimento demográfico associado às cadeias estruturantes.

A ENDE 2025–2044 estabelece o investimento em educação, saúde, formação profissional e protecção social como pilares insubstituíveis do desenvolvimento sustentável, reconhecendo a sua articulação directa com os pólos de desenvolvimento económico. Nesta mesma linha, o PQG 2025–2029 define igualmente como prioridade transversal a melhoria do acesso à educação, à saúde e à inclusão social, valorizando o capital humano como motor do crescimento inclusivo.

Neste quadro, torna-se evidente que desenvolvimento económico e desenvolvimento social constituem dimensões interdependentes de um mesmo processo de transformação estrutural. Os investimentos em infra-estruturas produtivas, nos sectores de infra-estruturas (logística de transporte), energia, agricultura, turismo e indústria, criam emprego, atraem investimento e estimulam a actividade económica. Contudo, a experiência nacional e internacional demonstra que intervenções de grande escala tendem igualmente a desencadear novas dinâmicas territoriais: crescimento populacional acelerado, maior mobilidade laboral e aumento da procura por serviços públicos. Em Moçambique, projectos de grande escala nos sectores extractivo,

energético, logístico e turístico têm evidenciado este padrão, tornando os investimentos sociais complementares indispensáveis para prevenir pressões sobre os sistemas existentes, ampliar os benefícios locais e evitar que o crescimento económico se concentre em determinados grupos ou territórios, gerando desigualdades que comprometem a sustentabilidade do desenvolvimento a longo prazo.

Assim, as intervenções propostas neste capítulo não são iniciativas paralelas às cadeias económicas estruturantes, mas investimentos complementares e territorialmente integrados, que reforçam a sustentabilidade, o alcance social e a legitimidade do PII 2026–2030. A sua selecção resultou de uma análise integrada das necessidades territoriais e sociais associadas às dinâmicas de desenvolvimento previstas no Programa, considerando as lacunas na cobertura de serviços, os efeitos do crescimento económico e demográfico em zonas específicas, e as oportunidades de reforço do capital humano e de promoção da inclusão. Foram igualmente ponderados critérios de relevância social, focalização em grupos vulneráveis, complementaridade com as cadeias económicas estruturantes e viabilidade técnica e institucional de implementação.

O capítulo organiza-se em torno de seis (6) áreas de política pública: Educação; Saúde; Juventude e Desporto; Protecção Social; Água e Saneamento; e Digitalização. O domínio de capital humano constitui, assim, um pilar essencial do PII 2026–2030, garantindo que os processos de transformação económica se traduzam em desenvolvimento humano sustentável, redução das desigualdades e fortalecimento das comunidades locais, em convergência com os objectivos estabelecidos na ENDE 2025–2044 e no PQG 2025–2029.

4.2. Critérios de Legitimidade e Priorização das Intervenções do Domínio de Capital Humano

As intervenções estratégicas de desenvolvimento do domínio de capital humano do PII 2026–2030 foram definidas e priorizadas com base em seis critérios técnicos e estratégicos, assegurando a sua coerência com os principais instrumentos de planificação nacional — a ENDE 2025–2044 e o PQG 2025–2029 — e a sua complementaridade com as cadeias de projectos estruturantes de natureza económica. Enquanto estas cadeias se orientam para a dinamização da actividade produtiva, a industrialização e a criação de emprego, as intervenções sociais visam garantir que tais transformações sejam acompanhadas por melhorias efectivas no acesso da população a serviços essenciais e pelo fortalecimento do capital humano. A aplicação articulada destes critérios resultou directamente na selecção dos seis áreas temáticas que estruturam este capítulo — Educação, Saúde, Juventude e Desporto, Género e Acção

Social, Obras Públicas; e Comunicação e Transformação Digital — como os mais relevantes e prioritários no contexto do PII 2026–2030.

A priorização das intervenções assentou nos seguintes critérios:

Critério	Descrição
Alinhamento com as políticas públicas nacionais	→ Garantindo coerência entre as intervenções sociais e as metas da ENDE 2025–2044 e do PQG 2025–2029, assegurando que o portefólio social do PII operacionaliza as prioridades nacionais em matéria de desenvolvimento humano.
Impacto no desenvolvimento do capital humano	→ Através da melhoria do acesso e da qualidade da educação, saúde e demais serviços sociais essenciais.
Complementaridade com as cadeias de projectos estruturantes	→ Reforçando os efeitos sociais dos investimentos económicos e ampliando os seus benefícios para as comunidades.
Promoção da inclusão social e equidade	→ Assegurando atenção prioritária a jovens, mulheres e grupos em situação de vulnerabilidade, promovendo uma distribuição mais equitativa dos benefícios do desenvolvimento.
Cobertura territorial e equilíbrio regional	→ Garantindo que as intervenções respondem às especificidades das regiões Norte, Centro e Sul, promovendo coesão territorial e redução das assimetrias regionais.
Viabilidade institucional e operacional	→ Assegurando condições institucionais, técnicas e operacionais adequadas para uma implementação efectiva e sustentável das intervenções.

Desta forma, as intervenções sociais propostas constituem uma resposta estruturada às necessidades sociais associadas às dinâmicas de desenvolvimento territorial previstas no PII 2026-2030, garantindo que o processo de transformação económica se traduza em melhorias concretas nas condições de vida da população e num modelo de desenvolvimento mais inclusivo e equilibrado.

Tabela 26. Matriz de Caracterização das Intervenções Estratégicas de Desenvolvimento Social por Área — PII 2026–2030

Área	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)
D1 - Educação	Social / Infra-estrutura pública	ENDE 2025–2044 (capital humano); PQG 2025–2029 (Eixo 2 — transformação social); Agenda 2030 ODS 4 (educação de qualidade)	Défi ce de cobertura do ensino primário, secundário e TVET nas zonas dos projectos estruturantes; alinhamento com necessidades de qualificação dos MozParks (A01) e corredores (A04, A07, A12)	Aumento da taxa de escolarização; qualificação de força de trabalho para os projectos estruturantes; redução do abandono escolar; 3 200 salas de aulas primárias e 64 escolas secundárias construídas	Concessional multilateral (BM, BAD, UNICEF) — prioridade muito alta; Donativos bilaterais para TVET; Orçamento do Estado (contrapartidas)
D2 - Saúde	Social / Infra-estrutura pública + PPP	ENDE 2025–2044 (saúde como pilar do capital humano); PQG 2025–2029; ODS 3 (saúde e bem-estar); Convenção ONU sobre Pessoas com Deficiência	Défi ce de capacidade hospitalar nas zonas dos projectos estruturantes; riscos de saúde ocupacional e epidemiológica em contextos de grandes obras (A01, A02, A12, A13); necessidade de modernização do SNS	Aumento da capacidade hospitalar; redução da mortalidade materna e infantil; melhoria da saúde ocupacional dos trabalhadores; modernização do SNS com gestão digital de medicamentos e seguro de saúde	Concessional multilateral/bilateral (BM, BAD, Portugal/MCA, Áustria/KfW) — prioridade muito alta; PPP para Hospital Oncológico (MindTribe/ZA); Donativos para cadeia de frio e VIH; Orçamento do Estado
D3 - Juventude e Desporto	Social / Infra-estrutura pública	ENDE 2025–2044 (valorização do capital humano jovem); PQG 2025–2029; Agenda Africana da Juventude 2063; Política Nacional da Juventude	70% da população abaixo dos 25 anos; défi ce de Centros de Formação Profissional nas províncias dos projectos estruturantes (A04, A07, A08, A17); ausência de infraestruturas de recreação nas zonas de grandes obras	Qualificação de jovens para o mercado de trabalho dos projectos estruturantes; redução do desemprego juvenil; coesão social nas zonas de transformação económica acelerada; infraestruturas desportivas de referência nacional	Concessional multilateral/bilateral e Donativos para CFPs e Centros de Emprego; Orçamento do Estado para infraestruturas desportivas nacionais; PPP para Arena Desportiva e Centro de Medicina Desportiva

Área	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	Critérios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)
D4 - Protecção Social	Social / Serviços públicos	ENDE 2025–2044 (inclusão social e igualdade de género); PQG 2025–2029; CEDAW; Agenda 2030 ODS 5 e ODS 16; Convenção ONU sobre os Direitos da Criança	Impactos diferenciados das transformações económicas sobre grupos vulneráveis; aumento da conflitualidade juvenil nas zonas de grandes obras (A01, A04, A07, A12); défice de infraestruturas de justiça juvenil	Reintegração de crianças em conflito com a lei; redução da delinquência juvenil nas zonas dos projectos estruturantes; fortalecimento dos mecanismos de protecção social; coesão social como condição de sustentabilidade dos investimentos	Donativos bilaterais e multilaterais (UNICEF, UNFPA, UE, Cooperação bilateral) — modalidade preferencial para protecção social e justiça juvenil; Concessional multilateral para programas de maior escala
D5 - Água e Saneamento	Infra-estrutura pública / Híbrido	ENDE 2025–2044 (infra-estruturas como base do desenvolvimento); PQG 2025–2029; ODS 6 (água e saneamento); ODS 11 (cidades sustentáveis); Política Nacional de Águas	53,6% de cobertura de água potável e 31,7% de saneamento melhorado; défice hídrico nas zonas agro-industriais (A08, A17, A18); pressão habitacional associada às grandes obras; necessidade de regularização hídrica para os corredores produtivos	Aumento do acesso à água potável e saneamento para milhões de pessoas; segurança hídrica para as cadeias agro-industriais; protecção contra cheias nos vales produtivos; 10 000 habitações sociais construídas. Maior domínio em volume: ~6,98 mil milhões USD	Água e saneamento: Concessional multilateral/bilateral (BM, BAD, UE) — prioridade muito alta; Barragens e diques: Concessional multilateral + Fundos Climáticos e de Resiliência; Habitação: PPP + Orçamento do Estado; Laboratório: Concessional

Área	Sector / Natureza	Legitimidade e Alinhamento Estratégico	CrITÉrios de Selecção e Priorização	Impactos Económicos e Sociais Esperados	Modalidade Preferencial de Financiamento (*)
D6 - Digitalização	Infra-estrutura pública / Híbrido + PPP	ENDE 2025–2044 (transformação digital como alavanca transversal); PQG 2025–2029; Estratégia Nacional de Transformação Digital (ENTD); Agenda Digital África 2063; ODS 9 (infraestrutura e inovação)	Apenas ~23% de penetração de internet; ausência de soberania digital (sem centro de dados nacional); ineficiência da administração pública; défice de competências digitais nas zonas rurais dos projectos estruturantes	Cobertura universal de internet nas zonas dos corredores de desenvolvimento; governo electrónico operacional; digitalização do SNS e dos serviços públicos; inclusão digital de comunidades rurais; satélite nacional de comunicações e meteorologia. Investimento total: 844,8 M USD	Governança e e-gov: Donativos + Concessional multilateral; Infraestrutura de telecomunicações e centro de dados: PPP + Concessional; Programa Espacial: PPP + financiamento soberano; Inclusão digital e e-Health: Donativos/Concessional

4.3. Dimensões Estruturantes da Análise

A análise que fundamenta as intervenções estratégicas de desenvolvimento do domínio de capital humano do PII 2026–2030 foi organizada em torno de cinco dimensões estruturantes. Ao contrário dos critérios de priorização apresentados na secção anterior — que funcionam como filtros de selecção aplicados a cada intervenção —, estas dimensões constituem as áreas temáticas de referência que enquadram a análise das necessidades sociais e orientam a definição das intervenções prioritárias em cada domínio. A sua identificação resultou de uma leitura integrada das dinâmicas de desenvolvimento territorial previstas no PII 2026 – 2030 e dos défices sociais das regiões onde se concentram os projectos estruturantes, nomeadamente o Norte e o Centro, onde a pobreza multidimensional supera os 40%.

A análise foi conduzida tendo em conta cinco dimensões estruturantes:

Desenvolvimento do Capital Humano	Acesso a Serviços Sociais Essenciais	Inclusão Social e Equidade	Infra-estruturas Sociais e Qualidade de Vida	Complementaridade Territorial com os Investimentos Económicos
Formação técnica alinhada com as necessidades das cadeias produtivas do PII	Saúde, educação básica e serviços comunitários nas zonas de maior investimento	Jovens, mulheres e comunidades vulneráveis como beneficiários activos do crescimento	Equipamentos de saúde, educação, desporto e lazer como factores de competitividade territorial	Alinhamento espacial entre projectos produtivos e cobertura de serviços sociais

4.4. Áreas de Desenvolvimento do Domínio de Capital Humano

A presente secção apresenta o portefólio das áreas de desenvolvimento social do PII 2026–2030, organizado em torno das seis áreas identificadas nas secções anteriores: Educação; Saúde; Juventude e Desporto; Protecção Social; Água e Saneamento; e Digitalização:

Área 1 – Educação

A educação constitui a área social com ligação mais directa ao desempenho económico das cadeias estruturantes do PII 2026 - 2030. A criação de cerca de 200 mil postos de trabalho directos nos MozParks, a expansão das Zonas Económicas Especiais (ZEEs) e o desenvolvimento de projectos agro-industriais nas três regiões do país exigem uma

força de trabalho com competências técnicas específicas. O portefólio de intervenções da área 1 actua em três níveis complementares do sistema educativo. No ensino primário, prevê-se a construção de 3.200 salas de aula, consolidando a base educacional das comunidades em expansão. No ensino secundário, será implementado um programa nacional de construção de 64 escolas destinadas a ampliar a cobertura nas zonas de dinamização económica. No ensino técnico-profissional, destacam-se a construção do Instituto Industrial e Comercial de Manica e a reabilitação da rede de infra-estruturas técnicas em oito províncias, intervenções directamente orientadas para a qualificação da força de trabalho que os projectos estruturantes irão mobilizar.

O investimento total previsto para a área 1 ascende a aproximadamente 273,7 milhões de dólares, distribuídos por quatro programas de cobertura nacional e regional, com horizonte de implementação 2026–2030. As intervenções foram identificadas pelos ministérios sectoriais competentes em articulação com o MPD, reflectindo as necessidades estruturais do sistema educativo nas áreas de implantação dos projectos estruturantes.

Tabela 27. Domínio de Capital Humano — Área 1: Educação

ID	Programa /Projecto	Localização	Custo (USD)	Horizonte
D1-01	Programa de Construção salas de aulas do Ensino Primário	Nacional	169.840.221,49	2026 - 2030
D1-02	Programa de Construção de Escolas Secundarias	Nacionais	35.983.198,24	2026 - 2030
D1-03	Reabilitação infra-estruturas do Ensino Técnico Profissional	Província de Maputo; Gaza; Inhambane; Sofala; Manica; Zambézia; Nampula e Cabo Delgado	59.375.000,00	2026 - 2030
D1-04	Construção do Instituto Industrial e Comercial Joaquim Mara	Manica	8.500.000,00	2026 - 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

O portefólio da área 1 articula-se de forma directa com sete das dezoito cadeias estruturantes do Capítulo 3. A construção do IIC Joaquim Mara em Manica responde especificamente à necessidade de qualificação técnica gerada pelo MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais (A01) — que prevê um parque industrial em Manica — e pelo Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento (A08), que exige técnicos em mecanização agrícola e processamento alimentar. A reabilitação da rede TVET em oito províncias cobre directamente as zonas de implantação do PEDEC – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (A04) em Nampula e Cabo Delgado, do Corredor

Pemba–Lichinga (A07) em Cabo Delgado, do Parque Têxtil (A09) em Sofala e Manica, e do Inhambane – Região Integrada de Turismo (A16) e do Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo (A17) no Sul — criando uma rede de formação técnica territorializada que precede ou acompanha o arranque dessas cadeias.

Área 2 – Saúde

A área 2 traduz o compromisso do PII 2026–2030 com o reforço estrutural do Sistema Nacional de Saúde (SNS), respondendo simultaneamente a défices históricos de cobertura e capacidade, e às novas pressões que a transformação económica associada aos projectos estruturantes irá exercer sobre os serviços de saúde. A experiência moçambicana com os projectos de GNL em Cabo Delgado, com a expansão dos corredores logísticos demonstra que a chegada de grandes investimentos a territórios com sistemas de saúde frágeis gera pressões imediatas: aumento da procura em unidades sanitárias sobrecarregadas, riscos epidemiológicos associados à concentração de trabalhadores e desafios de saúde materno-infantil nas zonas de expansão urbana informal.

A articulação desta área com as cadeias de projectos estruturantes do Capítulo 3 opera em três níveis complementares. Em primeiro lugar, ao nível da saúde ocupacional e de emergência: os grandes projectos de construção e operação industrial (A01, A02, A12, A13), concentrarão dezenas de milhares de trabalhadores em zonas com capacidade hospitalar insuficiente, tornando indispensável o reforço da rede distrital e o apetrechamento do SNS. Em segundo lugar, ao nível da saúde das comunidades receptoras: os corredores A04, A07, A16, A17 e A18 irão atrair populações e intensificar fluxos migratórios que pressionarão os serviços de saúde primários nas zonas de destino. Em terceiro lugar, ao nível da modernização sistémica do SNS: a digitalização da gestão de medicamentos, o seguro de saúde e a manutenção do equipamento hospitalar são pré-condições de sustentabilidade do próprio sistema, sem as quais os investimentos em infra-estruturas físicas não atingem o impacto desejado. O portefólio inclui 16 projectos com investimento confirmado superior a 548 milhões de dólares, organizados em quatro eixos: infra-estruturas hospitalares de excelência; rede

hospitalar distrital e regional; modernização dos sistemas de gestão e abastecimento; e infra-estruturas de especialidade e programas específicos.

Tabela 28. Domínio de Capital Humano — Área 2: Saúde

ID	Programa /Projecto	Localização	Custo (USD)	Horizonte
D2-01	Projecto de Manutenção de Equipamento Hospitalar Para o SNS	Nacional	100.000.000,00	2026-2030
D2-02	Construção Postos comunitários de Saúde	Nacional	14.625.000,00	2026-2030
D2-03	Proposta de construção de um hospital oftálmico e Doação de material escolar e óculos de protecção solar para pessoas portadoras de albinismo	Maputo	35.000.000,00	2026-2030
D2-04	Construção de Hospital Oncológico	KaTembe	150.000.000,00	2026-2029
D2-05	Projecto de Construção de HD de Katembe	KaTembe	13.500.000,00	2026-2030
D2-06	Construção de Hospital Materno-Infantil	Maputo-maputo	75.000.000,00	2026-2029
D2-07	Construção do Hospital Psiquiátrico e para tuberculose (centro de excelência)	Maputo	-	2026-2028
D2-08	Construção do novo Hospital Central de Maputo	Cidade de Maputo	-	2026-2030
D2-09	Construção laboratório de comprovação de qualidade de medicamentos	Maputo Cidade	4.456.672,05	2026-2030
D2-10	Construção de H de Gorongosa (Distrital ou Regional)	Sofala - Gorongosa	30.000.000,00	2026-2028
D2-11	Conclusão de construção de Hospitais Distritais	Nampula, Tete, Zambézia e Inhambane	25.689.108,44	2026-2030
D2-12	Sistema Nacional Integrado de Gestao de Medicamentos	MISAU	-	2026-2030
D2-13	Parceria para um sistema nacional de seguro de saúde resiliente	MISAU	-	2026-2030
D2-14	Aquisição de equipamento hospitalar	MISAU	100.000.000,00	2026-2030
D2-15	Equipamento Hospitalar	MISAU	-	2026-2030
D2-16	Proposta de colaboração para o estabelecimento de um Centro Nacional de Triagem Médica	MISAU	-	2026-2030

Área 3 – Juventude e Desporto

Com mais de 60% da população abaixo dos 25 anos, de acordo com o Censo de 2017, Moçambique tem um dos perfis demográficos mais jovens do mundo. O PII 2026–2030 irá concentrar em territórios específicos dezenas de milhares de jovens trabalhadores — muitos sem qualificação formal, em ambientes socialmente novos e longe das suas comunidades de origem. O portefólio da área 3 responde a este desafio em dois eixos complementares: o **emprego** e o **empreendedorismo juvenil**, através da construção e conclusão de Centros de Formação Profissional em cinco províncias, Centros de Emprego em Nacala e Matola, e incubadoras de empreendedorismo juvenil em Quelimane, Macate e Chokwé; e as infra-estruturas desportivas, com a reabilitação e construção de equipamentos de referência nacional na Cidade de Maputo e a conclusão do Complexo Desportivo em Cabo Delgado.

Os Centros de Formação Profissional desta área são complementares às intervenções da área 1 (Educação): destinam-se prioritariamente a jovens fora do sistema escolar formal, oferecendo percursos de qualificação mais curtos e directamente orientados para as oportunidades de emprego geradas pelos projectos estruturantes adjacentes. A sua localização — Muidumbe, Ilha de Moçambique, Chimoio, Búzi e Mapai — corresponde exactamente às zonas de implantação ou de influência directa das principais cadeias estruturantes do Norte, Centro e Sul. O investimento total da área 3 ascende a 46 milhões de dólares.

Tabela 29. Domínio do Capital Humano — Área 3: Juventude e Desporto

ID	Programa / Projecto	Localização	Custo (USD)	Horizonte
D3-01	Reabilitação e apetrechamento do Estádio Nacional do Zimpeto	Cidade de Maputo	2.640.625,00	2026 -2030
D3-02	Construção e apetrechamento do Centro de Medicina Desportiva	Cidade de Maputo	1.968.750,00	2026 -2030
D3-03	Construção e apetrechamento da Arena Desportiva Multiuso	Cidade de Maputo	5.476.562,50	2026 -2030
D3-04	Requalificação do Parque dos Continuadores	Cidade de Maputo	693.750,00	2026 -2030
D3-05	Construção e apetrechamento de Centro de Emprego	Maputo - Matola	279.794,46	2026 -2030

ID	Programa /Projecto	Localização	Custo (USD)	Horizonte
D3-06	Implantação de incubadora de empreendedorismo juvenil	Gaza - Chokwé	359.375,00	2026 -2030
D3-07	Construção e apetrechamento de Centro de Formação Profissional	Gaza - Mapai	4.687.500,00	2026 -2030
D3-08	Construção e apetrechamento de Centro de Formação Profissional	Sofala -Búzi	7.031.250,00	2026 -2030
D3-09	Concluir a construção e apetrechamento de Centro de Formação Profissional	Manica - Chimoio	2.656.250,00	2026 -2030
D3-10	Implantação de incubadora de empreendedorismo juvenil	Manica - Macate	359.375,00	2026 -2030
D3-11	Implantação de incubadora de empreendedorismo juvenil	Zambézia - Quelimane	357.970,31	2026 -2030
D3-12	Concluir a construção e apetrechamento de Centro de Formação Profissional	Nampula – Ilha de Moçambique	3.125.000,00	2026 -2030
D3-13	Construção e apetrechamento de Centro de Emprego	Nampula – Nacala	166.703,13	2026 -2030
D3-14	Concluir a construção e apetrechamento de Centro de Formação Profissional	Cabo Delgado – Muidumbe	2.656.250,00	2026 -2030
D3-15	Conclusão da construção do Complexo Desportivo	Cabo Delgado	13.684.578,13	2026 -2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A localização dos Centros de Formação Profissional desta área reflecte directamente a geografia das cadeias estruturantes. O CFP de Muidumbe (Cabo Delgado) responde à procura de qualificação gerada pelo Corredor Pemba–Lichinga (A07) e pela actividade de LNG na província. O CFP da Ilha de Moçambique (Nampula) serve simultaneamente o PEDEC – Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (A04), que passa por Nacala, principal porto do corredor, e a Crusse Jamali – Zona Económica Especial de Turismo (A05), cujo desenvolvimento turístico e logístico exigirá competências em hotelaria, serviços e operações portuárias. O CFP de Chimoio (Manica) articula-se com os MozParks- avanço Económico de Moçambique - 20 Parques Industriais (A01) e com o Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de

Processamento (A08), que em conjunto criarão a maior concentração de procura de trabalho técnico da Região Centro.

O CFP de Búzi (Sofala) situa-se na zona de influência do Parque Têxtil Integrado (A09) e do Desenvolvimento da Cadeia de Valor do Arroz por Projecto de Processamento (A08), duas das cadeias com maior potencial de emprego industrial na Região Centro. O CFP de Mapai (Gaza) é a âncora de qualificação do Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo (A17) e do Desenvolvimento do Regadio na Bacia Hidrográfica do Rio Maputo (A18), respondendo à procura de técnicos em irrigação, mecanização agrícola e gestão de sistemas de água. Os Centros de Emprego de Nacala e Matola complementam esta rede, actuando como interfaces entre a oferta de trabalho local e a procura das cadeias — o de Nacala para o PEDEC (A04) e para o Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo (A17). As três incubadoras de empreendedorismo (Quelimane, Macate, Chokwé) visam captar o empreendedorismo juvenil nas zonas de dinamismo económico associado à ZEE de Mocuba (A10), aos MozParks (A01) e o Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo (A17).

Área 4 – Protecção Social

A Área 4 reconhece que as grandes transformações económicas induzidas pelo PII têm impactos diferenciados por género e por grupos socialmente vulneráveis. A criação de corredores industriais, a expansão de zonas económicas especiais e a intensificação da produção agro-industrial geram oportunidades de emprego e rendimento, mas também riscos específicos: deslocação de comunidades, desestruturação de economias domésticas tradicionais e aumento da violência baseada no género em contextos de rápida urbanização e grandes obras. Em paralelo, crianças em conflito com a lei — muitas delas filhos de trabalhadores migrantes ou de famílias fragilizadas pelos processos de transformação económica — requerem respostas institucionais específicas que o sistema de justiça juvenil moçambicano não tem ainda capacidade de garantir de forma adequada.

A articulação desta área com as cadeias estruturantes do Domínio Económico é menos directa do que nos domínios produtivos, mas não menos relevante: a coesão social e a protecção dos grupos vulneráveis são condições de sustentabilidade dos investimentos. A experiência internacional demonstra que grandes projectos de investimento que não incorporam mecanismos robustos de protecção social e de gestão dos impactos sobre grupos vulneráveis enfrentam conflitualidade comunitária, resistências e custos reputacionais que comprometem a sua viabilidade a longo prazo. O portefólio da Área 4

ancora-se neste imperativo de inclusão e protecção social como condição de sustentabilidade do desenvolvimento.

O Projecto de Construção de 10 Mil Casas (D4-02, 355 M USD) responde à pressão habitacional gerada pelos grandes projectos de construção civil e operação industrial, especialmente nas zonas de implantação do A01 — Programa dos 20 Parques Industriais (MozParks) em Maputo, Sofala, Nampula e Zambézia, e do A13 — Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize. A concentração de trabalhadores nestes territórios sem resposta habitacional adequada gera pressões sobre os mercados de arrendamento e sobre a qualidade do tecido urbano, comprometendo a sustentabilidade social dos investimentos.

Tabela 30. Domínio de Capital Humano — Área 4: Protecção Social

ID	Programa /Projecto	Localização	Custo (USD)	Horizonte
D4-01	Construção de Centro de Reabilitação de Crianças em Conflito com a Lei	Maputo	-	2026-2030
D4-02	Projecto de Construção de 10 mil Casas	Maputo, Sofala, Nampula e Zambézia	355.000.000,00	2026-2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

A articulação do Área 4 com as cadeias estruturantes é menos imediata do que nos domínios produtivos, mas não menos relevante: a coesão social e a protecção dos grupos vulneráveis são condições de sustentabilidade dos investimentos a longo prazo. A experiência internacional demonstra que grandes projectos de investimento que não incorporam mecanismos robustos de protecção social enfrentam conflitualidade comunitária, resistências e custos reputacionais que comprometem a sua viabilidade.

Área 5 – Água e Saneamento

A Área 5 traduz o reconhecimento de que a transformação económica promovida pelo PII 2026–2030 só é sustentável se for acompanhada de infra-estruturas básicas que garantam a qualidade de vida das populações e a funcionalidade dos territórios em desenvolvimento. Água, saneamento e habitação são as dimensões estruturantes deste domínio, respondendo a défices quantificados: apenas 53,6% da população tem acesso à água potável e 31,7% a saneamento melhorado — valores que nas zonas rurais do Norte e Centro são substancialmente inferiores à média nacional.

O portefólio inclui 11 projectos com um investimento total de aproximadamente 2.6 mil milhões de dólares, organizados em três eixos: programas nacionais de água e

saneamento (D5-01 a D5-04), que visam expandir a cobertura de forma transversal a todo o território; sistemas de abastecimento urbano nos corredores de desenvolvimento (D5-05, D5-06, D5-07, D5-08 e D5-10), que respondem às necessidades específicas das cidades-nó das cadeias estruturantes; e capacidade técnica (D5-09), que endereça a necessidade de qualidade construtiva nos territórios de maior dinamismo económico.

Os quatro programas nacionais — ProÁguas (D5-01), Programa de 100 Infra-estruturas de Água (D5-02), Programa de Saneamento (D5-03) e Programa Nacional de Água e Saneamento Rural (D5-04) — constituem o substrato hídrico e sanitário que viabiliza todos os corredores de desenvolvimento do PII. A sua execução prioritária nas zonas de implantação das 18 cadeias estruturantes, em particular nas Regiões Norte e Centro onde os défices de cobertura são mais severos, é condição para que os investimentos produtivos se traduzam em melhorias concretas nas condições de vida das comunidades.

A expansão de água em KaTembe (D5-05) articula-se directamente com o A01 — Programa dos 20 Parques Industriais (MozParks) de Beluluane. O sistema de Xai-Xai, Inhambane e Maxixe (D5-06) suporta o A17 — Programa de Desenvolvimento Integrado do Vale do Limpopo e a A16 — Inhambane — Região Integrada de Turismo. A conduta adutora da Beira (D5-07) é condição de funcionamento do A09 — Parque Têxtil Integrado e do A13 — Corredor Ferroviário e Portuário de Macuse–Moatize. A expansão de Quelimane (D5-08) serve a A10 — Zona Económica Especial de Mocuba. A expansão de Lichinga (D5-10) é infra-estrutura de suporte ao A07 — Corredor Pemba–Lichinga.

O Projecto de Construção e Apetrechamento do Laboratório de Engenharias em Sofala e Nampula (D5-09) articula-se com o A09 — Parque Têxtil Integrado e com o A04 — Programa de Desenvolvimento Integrado do Corredor de Nacala (PEDEC), fornecendo capacidade técnica nacional de ensaio de materiais e controlo de qualidade para os grandes projectos de construção civil nos corredores de desenvolvimento.

Tabela 31. Domínio de Capital Humano — Área 5: Água e Saneamento

ID	Programa/Projecto	Localização	Custo (USD)	Financiamento Garantido (Fonte)
D5-01	ProÁguas (Programa Acelerado de Abastecimento de Água e Saneamento – fase 1)	Nacional	462.500.000,00	BM / BAD
D5-02	Programa de Desenvolvimento de 100 infra-estruturas de abastecimento de água	Nacional	410.500.000,00	—

ID	Programa/Projecto	Localização	Custo (USD)	Financiamento Garantido (Fonte)
D5-03	Programa de Desenvolvimento de infra-estruturas e serviços de saneamento	Nacional	750.000.000,00	—
D5-04	Programa Nacional de Abastecimento de Água e Saneamento Rural	Nacional	590.000.000,00	BM / UE / BAD
D5-05	Expansão do Sistema de Abastecimento de Água em Katembe	Maputo - Katembe	110.000.000,00	—
D5-06	Construção de sistema de Abastecimento de Água em Xai-Xai, Inhambane e Maxixe	Gaza- Xai-Xai; Inhambane-Maxixe	50.000.000,00	BM / UE / BAD
D5-07	Construção de conduta adutora de água tratada	Sofala-Cidade da Beira	100.000.000,00	—
D5-08	Expansão do sistema de abastecimento de água em Quelimane	Zambézia-Quelimane	24.000.000,00	—
D5-09	Projecto de Construção e Apetrechamento de Laboratório de Engenharias	Sofala, Nampula	9.000.000,00	—
D5-10	Expansão do Sistema de Abastecimento de Água em Lichinga	Niassa -Lichinga	120.000.000,00	—

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

Área 6 – Digitalização

A digitalização é uma alavanca transversal de competitividade que amplifica o impacto de todas as outras áreas do PII 2026 - 2030. A conectividade digital, os serviços públicos eletrónicos e os sistemas de informação constituem condições indispensáveis para que os benefícios dos projectos estruturantes cheguem às comunidades, para que empresas e trabalhadores das cadeias produtivas operem com eficiência, e para que o Estado possa planificar, monitorizar e gerir os investimentos do PII 2026 – 2030 com transparência e rigor.

Moçambique enfrenta um duplo défice: infra-estrutural — apenas cerca de 23% da população tem acesso à internet, com taxas inferiores a 10% nas zonas rurais do Norte e Centro e competências digitais — a maioria da força de trabalho não possui capacidade para utilizar ferramentas digitais básicas.

Esta área articula-se com as cadeias estruturantes do Domínio Económico em três eixos principais: Infra-estrutura e Conectividade — Expansão de redes de telecomunicações,

centros de dados e cobertura universal (A04 PEDEC, A07 Corredor Pemba–Lichinga, A01 MozParks); Criação das condições digitais de base para o funcionamento dos corredores de desenvolvimento —, Governo Eletrónico e Serviços ao Cidadão — Interoperabilidade, identidade digital, portal cidadão e automação da administração pública; Redução dos custos de transação para empresas e populações nas zonas estruturantes —, e Digitalização Sectorial — Saúde digital, municípios inteligentes e centros de inclusão digital; Maximização dos benefícios sociais e económicos da transformação digital nas comunidades dos projectos estruturantes.

O portefólio inclui 18 projectos, com um investimento total de 844,8 milhões de dólares norte americanos, destacando-se o Programa Espacial de Moçambique como o maior investimento singular da área.

As intervenções digitais incluem a criação do Centro de Dados Primário e do RDC Norte (90 milhões de dólares), que garante a soberania digital e apoia a digitalização dos serviços públicos nas zonas do PEDEC (A04) e da Linha de Transmissão Namialo–Metoro (A06). O Programa Internet para Todos (89 milhões de dólares) expande a cobertura de telecomunicações nos corredores A04, A07, A08 e A17, precisamente nas áreas com menor penetração digital e maior potencial de crescimento económico. A Infra-estrutura e Conectividade Digital (100 milhões de dólares) estabelecem como condições de base para o funcionamento digital das cadeias dos MozParks (A01), do PEDEC (A04), do Corredor Pemba–Lichinga (A07) e da ZEE de Mocuba (A10).

Inclui ainda o projecto de Saúde Digital (60 milhões de dólares), que digitaliza hospitais e postos de saúde nos corredores de desenvolvimento; a Fábrica de Montagem de Dispositivos Electrónicos (30 milhões de dólares), articulada com os MozParks (A01) para promover a industrialização digital; e o programa Municípios Digitais e Cidades Inteligentes (32 milhões de dólares), dirigido às cidades-nó dos corredores — Nacala, Quelimane, Pemba e Mocuba. Por fim, o Programa Espacial (250 milhões de dólares) prevê a implementação de um satélite de comunicações e meteorologia, permitindo expandir a cobertura de comunicações rurais nos corredores do Norte e Centro e fornecer dados meteorológicos estratégicos para cadeias agro-industriais como o Arroz (A08), o Regadio do Rio Maputo (A18) e o Vale do Limpopo (A17).

Tabela 32. Domínio de Capital Humano — Área 6: Digitalização

ID	Intervenção/Projecto	Localização	Custo (USD)	Horizonte
D6-01	Consolidar o funcionamento da Plataforma de Interoperabilidade do Governo	Nacional	3.300.000,00	2026 - 2030
D6-02	Implementar o projecto Digital ID/Mobile ID (Identidade Digital)	Nacional	9.000.000,00	2026 - 2030
D6-03	Operacionalizar o Portal Cidadão	Nacional	2.500.000,00	2026 - 2030
D6-04	Sistema de Certificação Digital de Moçambique	Nacional	5.000.000,00	2026 - 2030
D6-05	Cibersegurança e Protecção de Dados	Nacional	8.000.000,00	2026 - 2030
D6-06	Automação da Administração Pública (Paper Zero)	Nacional	20.000.000,00	2026 - 2030
D6-07	Finanças Públicas Digitais	Nacional	8.000.000,00	2026 - 2030
D6-08	Infra-estrutura e Conectividade Digital	Nacional	100.000.000,00	2026 - 2030
D6-09	Centros de Atendimento ao Cidadão (Loja do Cidadão)	Nacional	10.000.000,00	2026 - 2030
D6-10	Projecto de Acesso Universal das Telecomunicações (Expansão de Infraestrutura de Telecomunicações no âmbito do Projecto Internet para Todos)	Nacional	89.000.000,00	2026 - 2030
D6-11	Projecto de Digitalização da Rádio Moçambique	Nacional	110.000.000,00	2026 - 2030
D6-12	Implementação dos Centros Comunitários de Inclusão Digital	Nacional	18.000.000,00	2026 - 2030
D6-13	Saúde Digital (e-Health)	Nacional	60.000.000,00	2026 - 2030
D6-14	Fábrica de Montagem de Dispositivos Electrónicos	Nacional	30.000.000,00	2026 - 2030
D6-15	Município Digital	Nacional	12.000.000,00	2026 - 2030
D6-16	Cidades Inteligentes (Smart Cities)	Nacional	20.000.000,00	2026 - 2030
D6-17	Programa Espacial de Moçambique (Implementação do Satélite de Comunicações e Meteorologia)	Nacional	250.000.000,00	2026 - 2030
D6-18	Projecto de Construção de Centro de Dados Primário e Disaster Recovery Center (DRC) na Zona Norte de Moçambique	Região Norte	90.000.000,00	2026 - 2030

Taxa de câmbio: 1 USD = 64,00 MZN

5. MECANISMOS DE IMPLEMENTAÇÃO E MONITORIA

5.1. Estratégia de Implementação

A implementação do PII 2026–2030 será assegurada através de um mecanismo institucional de governação assente em modelos nacionais já testados de coordenação e execução de programas prioritários, garantindo coerência governativa, clareza na definição de responsabilidades e eficácia na articulação interinstitucional.

O modelo de governação do PII 2026 – 2030 estrutura-se em dois níveis principais — interministerial e operacional — complementados por uma Unidade de Implementação sediada no MPD, conforme sintetizado na estrutura apresentada.

5.1.1. Nível Interministerial

Ao nível interministerial, a governação do PII é assegurada por um Conselho de Gestão e Monitoria do PII 2026–2030 (CGM-PII), que funciona como órgão de coordenação política e de supervisão estratégica.

O CGM-PII é presidido por Sua Excelência Primeiro-Ministro e integra os membros do Conselho Interministerial relevantes para a implementação do Programa, sendo coadjuvado pelo Ministro da Planificação e Desenvolvimento. Compete a este órgão validar as orientações estratégicas do PII, assegurar o alinhamento com as prioridades nacionais de desenvolvimento, acompanhar o progresso global da implementação e apreciar os relatórios semestrais a submeter ao Conselho de Ministros.

5.1.2. Nível Operacional

O nível operacional assegura a execução técnica, a coordenação funcional e a implementação efectiva do PII, estruturando-se nos seguintes sub-níveis:

Coordenação Técnica Nacional – é da responsabilidade do MPD, que assegura a harmonização das intervenções sectoriais e territoriais, a consolidação da informação de execução, a preparação dos relatórios trimestrais e semestrais e a articulação técnica com os ministérios. O MPD garante igualmente a coerência da implementação do PII 2026 - 2030 com os instrumentos nacionais de planificação e com as metas macroeconómicas.

Unidade de Implementação do PII – o PII 2026 – 2030 contará com uma Unidade Técnica de Monitoria do PII, sediada no MPD, responsável pela coordenação técnica diária e monitoria do Programa. Esta unidade assegura o acompanhamento contínuo

das actividades, a consolidação de dados de execução, a preparação dos instrumentos de monitoria e reporte e a ligação funcional entre os níveis político-estratégico, técnico e sectorial, traduzindo as orientações estratégicas em acções operacionais concretas.

Nível Sectorial – os ministérios são responsáveis pela integração dos projectos do PII nos respectivos planos e orçamentos sectoriais, pela execução técnica das acções sob a sua responsabilidade e pelo reporte regular do progresso ao MPD, através dos mecanismos estabelecidos no âmbito do CGM-PII.

Nível Territorial – governos provinciais e distritais asseguram a execução descentralizada das intervenções, a monitoria de proximidade, a recolha e validação de informação ao nível local e a articulação directa com as comunidades beneficiárias, garantindo a adequação das acções às realidades territoriais.

Nível de Parcerias – no domínio das parcerias, doadores, sector privado e sociedade civil contribuem para a implementação do PII através de mecanismos de co-financiamento, parcerias público-privadas, inovação técnica e participação social, reforçando a sustentabilidade, o impacto e a apropriação dos resultados do Programa.

5.2. Plano de engajamento de Stakeholders

O sucesso da implementação dos projectos estruturantes e intervenções complementares previstos no PII 2026–2030 dependerá fortemente da mobilização de parceiros estratégicos e do envolvimento efectivo do sector privado. Para este efeito, será activado um plano de engajamento de partes interessadas que inclui os seguintes componentes:

- **Mapeamento e segmentação de actores relevantes**, incluindo investidores nacionais e estrangeiros, operadores logísticos, promotores agro-industriais, empresas de energia, entidades financeiras e associações empresariais.
- **Promoção activa de oportunidades de investimento**, com base em pacotes integrados de informação técnico-económica por projecto e região, articulados com os programas nacionais de promoção de investimentos (ex.: APIEX, Zonas Económicas Especiais, iniciativas PPP).
- **Realização de fóruns regionais de investimento**, coordenados com os governos provinciais, para apresentação dos projectos estruturantes e articulação com operadores locais e cadeias de valor relevantes.
- **Criação de canais de coordenação público-privada** no acompanhamento da implementação, com mecanismos de diálogo regular, partilha de riscos e

responsabilização conjunta, com especial atenção aos sectores da agro-indústria, logística, energia, habitação, turismo e recursos naturais.

5.3. Matriz de Riscos e Medidas de Mitigação

A implementação do PII 2026–2030 está sujeita a um conjunto de riscos de natureza política, institucional, ambiental e financeira, que poderão comprometer o alcance dos objectivos estratégicos do plano. Abaixo apresenta-se uma matriz sintética dos principais riscos identificados e das medidas propostas para a sua mitigação:

Tabela 33. Matriz de Riscos do PII

Categoria de Risco	Descrição Detalhada do Risco	Impacto na Implementação do PII	Potencial de Impacto	Probabilidade	Medidas de Mitigação
Financeiro e de Investimento	Dificuldades na mobilização de recursos financeiros, incluindo atrasos na aprovação de financiamento externo, baixa adesão do sector privado e fragilidade dos mecanismos de partilha de risco.	Pode resultar em atrasos significativos na execução de projectos estruturantes e complementar, limitação da escala de implementação e comprometer o efeito multiplicador esperado.	Alto	Médio–Alto	• Estruturar pacotes de projectos com modelagem financeira robusta • Reforçar parcerias com bancos multilaterais • Estimular mecanismos de co-financiamento e PPP
Político - Eleitoral (2029)	A aproximação do ciclo eleitoral de 2029 pode gerar reorientações nas prioridades de governação, descontinuidade s institucionais e morosidade nos processos decisórios centrais e locais.	Pode afectar a estabilidade do processo de implementação, provocar suspensão de investimentos em curso e reduzir a previsibilidade dos compromissos de médio prazo.	Médio	Médio	• Reforçar consenso técnico e político em torno do PII- - Garantir pactuação formal com instituições de Estado- - Acelerar contratos de execução até 2028
Ambiental e Climático	Ocorrência de choques climáticos extremos (inundações, secas, ciclones) com impacto directo em infra-estruturas e cadeias produtivas, em especial nos sectores agrícola e logístico.	Pode provocar destruição de activos físicos, paralisação de projectos agrícolas e deslocamento de comunidades em zonas críticas, comprometendo resultados e prazos.	Alto	Alto	• Integrar critérios de resiliência climática na selecção de projectos • Aplicar Avaliação Ambiental Estratégica • Criar reservas operacionais nos orçamentos regionais
Descentralização e Capacidade Local	Limitações institucionais e operacionais dos governos	Pode comprometer a implementação descentralizada	Alto	Médio	• Implementar planos de capacitação técnico-

Categoria de Risco	Descrição Detalhada do Risco	Impacto na Implementação do PII	Potencial de Impacto	Probabilidade	Medidas de Mitigação
	provinciais e distritais, incluindo fraca capacidade de planeamento, contratação e supervisão técnica.	do PII, originando desigualdade territorial na execução e baixa absorção de recursos nos territórios-alvo.			operacional nas províncias • Estabelecer assistência técnica permanente nas regiões prioritárias • Alinhar planos provinciais ao PII
Monitoria e Avaliação (MPD)	Limitações na disponibilidade de dados, fraca capacidade de reporte e seguimento técnico por parte dos órgãos de planeamento e escassez de recursos humanos afectos à M&A.	Pode impedir a monitoria atempada dos projectos, dificultar a avaliação de impacto e comprometer a prestação de contas e transparência do plano.	Médio	Médio	• - Integrar M&A no ciclo orçamental • Reforçar o SIGEF com ferramentas digitais adaptadas ao PII- Parcerias com academia para análises independentes
Geopolítico e Cooperação Internacional	Instabilidade nos fluxos de cooperação bilateral e multilateral, alterações nas prioridades dos doadores ou tensões regionais que afectem corredores logísticos e comerciais.	Pode limitar o financiamento externo previsto, afectar projectos transfronteiriços e reduzir o ritmo de integração económica regional, com impacto nos sectores exportadores.	Médio	Baixo-Médio	• Diversificar fontes de financiamento e parcerias-Reforçar coordenação com SADC e parceiros de cooperação • Monitorar riscos geoestratégicos em ciclos trimestrais

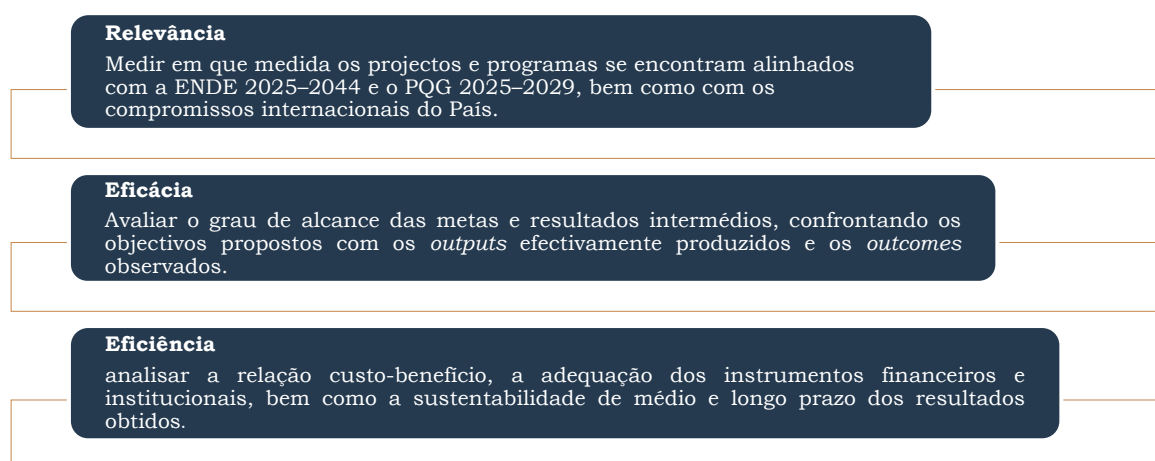
5.4. Metodologia de monitoria e avaliação

A monitoria, avaliação e prestação de contas do PII 2026–2030 constituem um pilar estratégico da governação económica, concebido para assegurar disciplina de execução, ajustes oportunos de desvios e produção de evidência empírica indispensável à tomada de decisão informada. A metodologia proposta é integrada, sistemática e orientada para resultados, articulando instrumentos quantitativos e qualitativos em conformidade com as melhores práticas internacionais, e está alinhada à ENDE 2025–2044 e ao PQG 2025–2029, garantindo coerência com os objectivos nacionais de médio e longo prazo.

A monitoria terá carácter contínuo, preventivo e formativo, incidindo não apenas sobre a execução física e financeira dos projectos, mas também sobre a detecção antecipada de constrangimentos institucionais e riscos macroeconómicos e ambientais. A avaliação, por sua vez, será periódica, independente e estratégica, privilegiando a análise de resultados e impactos, com enfoque na contribuição efectiva dos

investimentos para a transformação estrutural da economia, a inclusão social e a sustentabilidade ambiental. O sistema de reporte, ancorado em relatórios semestrais, auditorias independentes e plataformas digitais de acompanhamento em tempo real, será reforçado por mecanismos de diálogo interinstitucional, assegurando transparência, escrutínio público e responsabilização efectiva. Desta forma, a monitoria e a avaliação deixam de ser um exercício burocrático e convertem-se num processo activo de correcção de políticas, aprendizagem institucional e indução de prestação de contas, posicionando o PII 2026–2030 como um instrumento de transformação estrutural com impactos verificáveis na diversificação produtiva, na redução da pobreza e no fortalecimento das instituições do Estado.

A arquitectura metodológica do sistema assenta em três vectores fundamentais:



Esta metodologia privilegia a aprendizagem institucional e a retroalimentação contínua. As evidências recolhidas deverão ser sistematicamente incorporadas nos processos de planificação e orçamentação subsequentes, reforçando a capacidade adaptativa do Estado e mitigando a recorrência de falhas estruturais. Tal implica não apenas o uso de dados estatísticos robustos e auditáveis, mas também a integração de abordagens participativas, que permitam captar a percepção e a satisfação dos beneficiários finais, garantindo assim maior legitimidade e responsabilização social.

5.5. Indicadores de desempenho

A definição de indicadores de desempenho constitui o núcleo operativo do sistema de monitoria e avaliação, funcionando como o principal instrumento para medir a eficácia da execução, a qualidade dos resultados e a sustentabilidade dos impactos. O quadro de indicadores deverá estruturar-se segundo a lógica da cadeia de resultados: insumos, produtos, resultados intermédios e impactos, de modo a capturar a totalidade do ciclo de valor dos investimentos e permitir uma leitura integrada da contribuição do PII 2026–2030 para os objectivos nacionais de desenvolvimento.

Os indicadores deverão obedecer ao critério SMART (específicos, mensuráveis, alcançáveis, relevantes e temporais), ser comparáveis ao longo do tempo e compatíveis entre si, assegurando harmonização com os instrumentos nacionais de planificação, em particular com a ENDE 2025–2044 e o PQG 2025–2029. Só dessa forma será possível garantir que a monitoria do PII se integra de forma coerente na arquitectura global de planificação do Estado, evitando redundâncias e assegurando complementaridades.

Nos domínios estratégicos, destacam-se os seguintes grupos de indicadores:

Tabela 34. Definição e Metodologia dos Indicadores

Indicador	Definição / O que mede	Método de Cálculo	Periodicidade	Responsável
Taxa de execução orçamental dos projectos estruturantes	Mede a proporção de fundos efectivamente executados face ao orçamento aprovado.	Execução / Orçamento × 100	Trimestral	MPD, MF
Crescimento médio anual do PIB nos sectores prioritários	Mede a evolução real da produção nos sectores estruturantes do PII.	Variação percentual anual do PIB sectorial	Anual	INE
Volume de IDE captado para projectos estruturante	Mede a capacidade do PII de atrair investimento estrangeiro directo.	USD aprovados / ano	Semestral	APIEX, BdM
Taxa de execução física dos projectos	Mede o progresso físico das actividades (obras, equipamentos, serviços).	% médio ponderado de execução física	Trimestral	MPD, UGEAs
Capacidade de mobilização de receitas	Mede o aumento das receitas internas (tributárias e não tributárias).	Crescimento real da receita interna	Anual	MF, AT
Emprego formal gerado directamente	Postos formais criados pelos projectos PII, excluindo efeitos indirectos.	Nº de contratos formais INSS/empresas	Semestral	INSS
Acesso a serviços básicos	Percentagem da população que acede a água, energia, educação e saúde.	Dados IOF/IDS por área geográfica	Bianual	IOF, IDS
Pobreza multidimensional	Mede privação simultânea em educação, saúde e condições de vida.	Índice MPI (IDS)	Bianual	INE, IDS

Indicador	Definição / O que mede	Método de Cálculo	Periodicidade	Responsável
Acesso a habitação adequada	Proporção de famílias com casas com materiais convencionais.	IOF – tipo de cobertura	Bianual	IOF
Compatibilização de planos provinciais	Mede integração dos PEPD com o PII.	Nº de províncias alinhadas / total	Anual	MPD
Absorção de fundos externos	Percentagem de desembolsos executados face ao acordado.	Desembolsos / Compromissos × 100	Semestral	MF, Parceiros
Reporte subnacional	Percentagem de projectos com relatórios anuais de execução.	Nº relatórios / Nº projectos	Anual	SIGEF, MPD
Matriz energética renovável	Percentagem da energia gerada proveniente de fontes renováveis.	MWh renováveis / MWh total	Anual	EDM, MIREME
Eficiência no uso da água	Redução da água consumida por tonelada produzida.	m³/ton (comparado à baseline)	Anual	MASA, ARA
Infra-estruturas resilientes	Percentagem de activos melhorados para resistir choques climáticos.	Nº infra resilientes / total crítico	Anual	INGC, MTA

Tabela 35. Matriz de Avaliação do PII 2026-2030

Dimensão	Indicador	Linha de base	Meta Intermédia (2027)	Meta Final (2030)	Fonte
Económica	Taxa de execução orçamental dos projectos estruturantes	-	≥ 60%	≥ 85%	Relatórios MPD
	Crescimento médio anual do PIB nos sectores prioritários	3.8% (média 2024)	5,5%	≥ 6%	INE, BdM
	Volume de IDE captado para projectos estruturante	USD 3.6 M (2024)	≥ 45%	≥ 55%	APIEX, BdM
	Taxa de execução física dos projectos	0%	≥ 50%	≥ 80%	MPD, UGEAs
	Capacidade de mobilização de receitas	24,6% do PIB (2024)	Em trajectória ascendente	≥ 25,4% do PIB	MF, AT
Social	Emprego formal gerado directamente	-	≥ 150.000	≥ 250.000	INSS
	Acesso a serviços básicos	Água 53,6%; saneamento 31,7%; electricidade 33,9%	Melhoria gradual	+20–25 p.p. nas zonas PII	IOF, IDS

Dimensão	Indicador	Linha de base	Meta Intermédia (2027)	Meta Final (2030)	Fonte
	Pobreza multidimensional	Sul (14,9) Centro (41,35) e Norte (51,93) - 2022	Sul ($\leq 10\%$) Centro ($\leq 30\%$) e Norte ($\leq 40\%$)	Sul ($\leq 7\%$) Centro ($\leq 20\%$) e Norte ($\leq 30\%$)	INE, UNICEF
	Acesso a habitação adequada	47,5% (IOF 2022)	$\geq 55\%$	$\geq 65\%$	IOF
Institucional	Compatibilização de planos provinciais	-	≥ 6 províncias	Cobertura nacional	MPD
	Absorção de fundos externos	0%	$\geq 70\%$	$\geq 90\%$	MF, Parceiros
	Reporte subnacional	0%	$\geq 60\%$	$\geq 80\%$	SIGEF, MPD
Ambiental	Matriz energética renovável	-	30%	40%	EDM, MIREME
	Eficiência no uso da água	-	4,5 m ³ /ton	4,0 m ³ /ton	MASA, ARA
	Infra-estruturas resilientes	-	45%	60%	INGC, MTA

A experiência de monitoria e avaliação no país tem revelado limitações metodológicas persistentes, caracterizadas pela ênfase excessiva em indicadores de execução financeira, frequentemente desarticulados da medição sistemática de resultados e impactos sobre o bem-estar da população. A superação deste défice requer: (i) formulação técnica independente dos indicadores, ancorada em metodologias estatísticas robustas; (ii) existência de mecanismos de validação externa, assegurando credibilidade e imparcialidade; e (iii) incorporação de métricas qualitativas que permitam captar dimensões de difícil mensuração, como confiança institucional, percepção da qualidade dos serviços públicos e equidade territorial. Assim, a robustez do quadro de indicadores não residirá apenas na sua concepção técnica, mas sobretudo na sua capacidade de induzir a prestação de contas, orientar a correcção de políticas e assegurar que o PII 2026–2030 produza transformações efectivas e verificáveis na trajectória de desenvolvimento do país.

5.6. Sistema de Reporte e Comunicação

A eficácia do PII 2026 - 2030 dependerá da robustez e credibilidade do seu sistema de reporte e transparência, concebido como um instrumento estruturante de governação económica, de reforço da confiança pública e de salvaguarda da integridade institucional. O acesso atempado a informação fiável, conjugado com mecanismos de escrutínio rigoroso, constitui condição essencial para assegurar previsibilidade, prevenir riscos de má afectação de recursos e consolidar a confiança de cidadãos, investidores e parceiros de desenvolvimento.

O sistema de reporte organiza-se, portanto, em três eixos complementares e interdependentes:



Neste sentido, este sistema de reporte e transparência do PII 2026–2030 assenta numa arquitectura que combina regularidade, acessibilidade e credibilidade. A componente de reporte regular será assegurada pela produção de relatórios semestrais de execução física e financeira, acompanhados de análises críticas dos desvios identificados, das suas causas subjacentes e das medidas de correcção propostas. Estes relatórios serão submetidos ao Conselho de Ministros e simultaneamente disponibilizados ao público em formatos adequados, de modo a permitir consulta ampla e inclusiva por diferentes grupos de interesse.

A plataforma digital interactiva constituirá um instrumento central de gestão e transparência electrónica, oferecendo a possibilidade de acompanhar em tempo quase real a execução dos projectos e assegurando maior abertura, responsabilidade e alinhamento com os princípios de um governo aberto. Em paralelo, a realização periódica de auditorias externas, conduzidas por entidades técnicas credenciadas e de reconhecida idoneidade, será complementada por fóruns de diálogo multiactor, que integrarão o sector privado, a sociedade civil e a academia, reforçando a pluralidade de perspectivas, mitigando riscos de captura institucional e consolidando a legitimidade das decisões públicas.

Para além destes mecanismos, a comunicação será aprofundada através da publicação anual de relatórios de impacto, apresentados em formato acessível e metodologicamente consistente, evidenciando não apenas resultados quantitativos, mas igualmente efeitos distributivos, ambientais e institucionais. A comparabilidade temporal desses relatórios permitirá avaliar, de forma integrada, o contributo do PII 2026 - 2030 para os objectivos da ENDE 2025–2044 e do PQG 2025–2029. Em termos mais amplos, este sistema deve ser compreendido como um pilar funcional da disciplina fiscal e da gestão baseada em resultados, garantindo que a monitoria e avaliação superam o mero registo burocrático e se afirmam como instrumentos de correcção de políticas, de credibilização perante a sociedade e de promoção da sustentabilidade de médio e longo prazo. Assim, o PII 2026 - 2030 deixa de se configurar apenas como um portefólio de investimentos e passa a afirmar-se como mecanismo de transformação estrutural, sustentado pela confiança pública e pela responsabilidade institucional.

6. MECANISMOS DE FINANCIAMENTO

6.1. Modalidades de Financiamento

No âmbito da implementação do PII 2026 - 2030 torna-se fundamental definir de forma clara as fontes de financiamento a privilegiar, bem como os instrumentos mais adequados para assegurar a sustentabilidade da dívida pública e a viabilidade económica e social dos investimentos.

A tabela abaixo apresenta a priorização das fontes de financiamento alinhados com Estratégia de Gestão da Dívida Pública, destacando os instrumentos disponíveis, as condições típicas de financiamento, os tectos recomendados, os sectores prioritários de aplicação, bem como as principais pré-condições de execução, riscos associados e medidas de mitigação, bem como os sectores prioritários do PQG 2025 -2029 a que se destinam.

As modalidades de financiamento a priorizar são:

Tabela 36. Modalidades de Financiamento

Prioridade	Modalidades	Fonte de Recursos	Parâmetros típicos (taxa/maturidade)	Tecto/uso recomendado	Sectores alvo no PII	Pré-condições de execução	Principais riscos	Medidas de mitigação
Muito Alta	Endividamento Externo Concessional Multilateral	IDA/Banco Mundial, BAD/ADF, FMI, outros multilaterais	0,75% juro fixo; maturidade longa	Prioritário para projectos sociais e infra-estruturas básicas; maximizar acesso a recursos concessionais	Hidráulica; Saúde; Educação; Energia; Transportes Integrados e Logística	Carteiras de projectos prontas; análises de viabilidade/custo-benefício; cumprimento de salvaguardas ambientais e sociais	Risco de condicionalidades; morosidade processual; elevada dependência de doadores externos	Planificação atempada; reforço da coordenação com IFIs; diversificação de parceiros; apoio técnico

Prioridade	Modalidades	Fonte de Recursos	Parâmetros típicos (taxa/maturidade)	Tecto/uso recomendado	Sectores alvo no PII	Pré-condições de execução	Principais riscos	Medidas de mitigação
Alta	Endividamento Externo Concessional Bilateral	Parceiros bilaterais (China, Portugal, Japão, outros)	1,5–7%; maturidade 20–30 anos; carência 7–10 anos	Complementar aos multilaterais; combinar com subvenções e projectos de investimento público	Saúde, Educação, Transportes Integrados e Logística, Energia	Acordos bilaterais; gestão de risco cambial; mecanismos de co-financiamento	Risco de exposição cambial; alinhamento geopolítico; dependência de condições externas	Diversificação de credores; cláusulas de reajuste; utilização de instrumentos de mitigação de risco cambial
Média	Endividamento Interno (Bilhetes de Tesouro (BT), Obrigações de Tesouro (OT), MZN_10)	Bancos comerciais, Banco de Moçambique, mercado doméstico	BT: 91–364 dias; OT: 5–10 anos; MZN_10: 3 anos ≈16%; taxa média 13,6% em 2024	Uso restrito para tesouraria e contrapartidas locais; reduzir BTs de 70% (2024) para 10% (2029); alongar maturidades	Obras com ciclo curto; necessidades temporárias de tesouraria	Revisão do Decreto 5/2013 de 22 de Março – Regime Jurídico das Obrigações do Tesouro; coordenação com BdM; alongamento de maturidades	Elevado custo; risco de refinanciamento; limitação ao crédito privado	Planificação de emissões; diversificação de instrumentos; alongamento gradual de prazos
Alta	Parcerias Público-Privadas (PPP) e <i>Blended Finance</i>	Capital privado; fundos concessionais (<i>Viability Gap Funding</i> (VGF),	Contractos 15–30 anos; custo de capital privado mais elevado	Usar VGF e garantias parciais; projectos com capacidade de geração de receitas	Transportes Integrados e Logística, energia, Comunicações	Quadro legal e institucional para PPPs; unidade especializada; estudos de <i>Value for Money (VfM)</i> e Análise de	Risco contratual e fiscal implícito; incertezas de mercado	Padronização de contractos; limites para garantias; reforço de auditoria e transparência

Prioridade	Modalidades	Fonte de Recursos	Parâmetros típicos (taxa/maturidade)	Tecto/uso recomendado	Sectores alvo no PII	Pré-condições de execução	Principais riscos	Medidas de mitigação
		garantias parciais)				Sustentabilidade e da Dívida e do Espaço Fiscal (DFA)		
Alta	Fundos Climáticos e de Resiliência	Fundo Verde do Clima, Fundo Global para o Ambiente (GEF), Climate Investment Funds (CIF), ARC, etc.	Subvenções e empréstimos concessionais; prazos longos; condições favoráveis	Maximizar captação para resiliência, adaptação e mitigação das alterações climáticas	Hidráulica, Pesca e Aquacultura, Agropecuária, Energia	Projectos elegíveis; sistemas robustos de MRV; reforço de capacidade institucional	Concorrência internacional por recursos; complexidade nos processos de submissão	Criação de pipeline dedicado; assistência técnica; parcerias regionais (SADC)
Muito Alta	Garantias Soberanas (parciais, limites anuais)	Emissão de garantias do Estado para projectos elegíveis	Não aplicável (condições definidas caso a caso)	Limites plurianuais; apenas para projectos com comprovado Value for Money (VfM)	PPPs e empresas públicas com receitas próprias	Lei-quadro; avaliação de risco fiscal; mecanismos de <i>pricing</i> de garantias	Risco de passivos contingentes; execução em caso de incumprimento	Tectos legais; provisões orçamentais ; transparência e reporte anual

6.2. Enquadramento Financeiro das Intervenções Complementares

A carteira de intervenções complementares do PII 2026–2030 abrange um conjunto diversificado de intervenções de natureza social, económica, ambiental e institucional. A sua função é reforçar, completar ou viabilizar os investimentos estruturantes, contribuindo para a melhoria dos serviços públicos, o aumento da produtividade, a resiliência climática e a inclusão territorial.

Tendo em conta a heterogeneidade destas intervenções e o princípio de sustentabilidade fiscal, a definição das modalidades de financiamento não é realizada projecto a projecto. Em vez disso, adopta-se uma classificação funcional, na qual as intervenções complementares são agrupadas em blocos com características semelhantes, permitindo identificar modalidades de financiamento preferenciais tecnicamente justificadas e coerentes com a *Estratégia de Gestão da Dívida Pública* e com o *CFMP 2027-2029*.

Bloco Funcional de Intervenções Complementares	Modalidade de Financiamento Preferencial
Transportes rodoviários e mobilidade local	Concessional (prioridade muito alta) + Interno (uso limitado para contrapartidas e obras de ciclo curto)
Energia – distribuição, subestações e reforço de redes locais	Concessional multilateral/bilateral + PPP (apenas quando exista capacidade de geração de receitas)
Água, saneamento e infra-estruturas hídricas locais	Concessional multilateral/bilateral (prioritário)
Desenvolvimento agro-pecuário, agro-indústria local e pequenos regadios	Concessional + Fundos Climáticos e de Resiliência
Infra-estruturas económicas distritais (mercados, armazéns, logística local)	Concessional + Interno (limitado a contrapartidas)
Governança, modernização administrativa e transformação digital	Donativos + Concessional multilateral
Formação profissional, capacitação institucional e extensão rural	Donativos / Concessional

Bloco Funcional de Intervenções Complementares	Modalidade de Financiamento Preferencial
Resiliência climática, gestão de riscos e adaptação territorial	Fundos Climáticos (prioritário) + Concessional
Ambiente, conservação, reflorestamento e gestão de recursos naturais	Fundos Climáticos + Doações
Infra-estruturas sociais comunitárias (educação básica, saúde primária, equipamentos públicos locais)	Concessional multilateral (prioridade muito alta)

Nota metodológica

As modalidades apresentadas constituem **preferências indicativas**, derivadas da natureza económica dos investimentos, da sua capacidade (ou ausência) para gerar receitas e da elegibilidade inerente aos instrumentos financeiros disponíveis. A metodologia de classificação funcional encontra-se alinhada com os princípios da *Secção 5 – Mecanismos de Financiamento* e com a política de gestão prudente do risco fiscal.

7. REFERÊNCIAS

- Banco Africano de Desenvolvimento. (2023). *African Economic Outlook 2023: Mobilising private sector financing for climate and green growth in Africa*. Abidjan: AfDB.
- Banco Mundial. (2024). *Mozambique Economic Update: Boosting resilience in times of uncertainty*. Washington, DC: World Bank.
- Fundo Monetário Internacional. (2023). *Mozambique: Staff Report for the 2023 Article IV Consultation*. Washington, DC: IMF.
- Instituto Nacional de Estatística. (2023). *Inquérito ao Orçamento Familiar 2022: Relatório final*. INE.
- Instituto Nacional de Estatística, & UNICEF. (2023). *Inquérito de Indicadores de Saúde (IDS) 2022: Relatório final*. INE e UNICEF.
- Instituto Nacional de Estatística. (2023). *Anuário Estatístico 2022*. Maputo: INE.
- Ministério da Economia e Finanças. (2024). *Cenário Fiscal de Médio Prazo 2026–2028*. Maputo: MEF.
- Ministério da Planificação e Desenvolvimento. (2025). *Plano de Recuperação e Crescimento Económico (PRECE 2025 - 2029)*.
- Ministério da Planificação e Desenvolvimento. Programa Integrado de Investimentos 2013–2017 (PII 2013–2017). Maputo: Ministério da Planificação e Desenvolvimento, Novembro de 2013.
- Ministério das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos. Programa Nacional de Infra-estruturas (PNI). Maputo: MOPHRH, 2023.
- Ministério de Planificação e Desenvolvimento. (2024). *Plano Económico e Social e Orçamento do Estado (PESOE) 2024*. Maputo: MPD.
- Nações Unidas. (2022). *Relatório do Desenvolvimento Humano 2022: Repensar o desenvolvimento em tempos de incerteza*. Nova Iorque: PNUD.
- República de Moçambique. (2024). *Plano Quinquenal do Governo 2025–2029*. Maputo: Conselho de Ministros.
- República de Moçambique. (2025). *Estratégia Nacional de Desenvolvimento 2025–2044*. Maputo: Conselho de Ministros.