



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

IMPrensa Nacional de Moçambique, E.P.

AVISO

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado:
Para publicação no «Boletim da República».

SUMÁRIO

Assembleia Provincial de Inhambane:

Postura Urbana.

Anúncios Judiciais e Outros:

Areias Mbau, Limitada.
Auto AZ Engen – Sociedade Unipessoal, Limitada.
Caretakers & Catering, Limitada.
Concord Offshore Plus, Limitada.
Dardos – Sociedade Unipessoal, Limitada.
Eden Housing, Limitada.
EI Services, Limitada.
EJM Soluções – Sociedade Unipessoal, Limitada.
EP Consultores & Serviços – Sociedade Unipessoal, Limitada.
FCS – Flight Cleaning Services, Limitada.
Ferragem Albazine – Sociedade Unipessoal, Limitada.
GKI Logística & Transportes, Limitada.
Grupo Divina, Limitada.
Hard Rock Mining – II CO, Limitada.
Hard Rock Mining – III CO, Limitada.
Hard Rock Mining – IV CO, Limitada.
Hard Rock Mining – V CO, Limitada.
Hard Rock Mining – VI CO, Limitada.
JAB Multiservice, Limitada.
JB África Segurança – Sociedade Unipessoal, Limitada.
JCF – Cars Service – Sociedade Unipessoal, Limitada.
JJ Solution, Limitada.
Moz - Tecmed, S.A.
Oficinas Auto Arlindo António – Sociedade Unipessoal, Limitada.
OM & T Import Export – Sociedade Unipessoal, Limitada.
Pedras da Planície, Limitada.
PYN.Y Consultoria – Sociedade Unipessoal, Limitada.

Qualcom Investimentos, Limitada.
Rochas Bufalo, Limitada.
Safengo – Sociedade Unipessoal, Limitada.
Sylmoz - Comércio & Serviços – Sociedade Unipessoal, Limitada.
Umbrella - Investimentos – Sociedade Unipessoal, Limitada.
Weh Mobiliários e Equipamentos, Limitada.
Woodlands, Limitada.

Assembleia Provincial de Inhambane

V SESSÃO ORDINÁRIA

Postura n.º 11/V-SOAPI/2021, de 30 de Julho

Havendo necessidade de facilitar e melhorar as condições de mobilidade condigna e de custo acessível às populações e amigas do ambiente, ao abrigo do disposto na alínea a) do n.º 3 do artigo 278 da Constituição da República de Moçambique de 2004, actualizada pela Lei n.º 1/2018, de 12 de Junho, conjugada com as alíneas b) e j) do artigo 11 e com a alínea f) do artigo 15 da Lei n.º 6/2019, de 31 de Maio, a Assembleia Provincial de Inhambane reunida na sua V Sessão Ordinária, determina:

ARTIGO 1

(Objecto)

É autorizado o Conselho Executivo Provincial de Inhambane a criar a Agência de Transportes Inter-urbano e Inter-distrital de Inhambane, adiante designada por ATII, cujo Projecto consta em anexo, o qual é parte integrante da presente Postura.

ARTIGO 2

O Governador da Província de Inhambane é encarregue de assegurar todos os mecanismos necessários para a implementação da presente Postura.

ARTIGO 3

(Vigência)

A presente Postura, entra em vigor na data da sua publicação.
Publique-se.

Aprovada pela Assembleia Provincial de Inhambane, 30 de Julho de 2021. — O Presidente, *Eduardo Sebastião Mussanhane*.



REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE
ASSEMBLEIA PROVINCIAL DE INHAMBANE
V SESSÃO ORDINÁRIA

Postura n° 11/V-SOAPI/2021,

De 30 de Julho

Havendo necessidade de facilitar e melhorar as condições de mobilidade condigna e de custo acessível às populações e amigas do ambiente, ao abrigo do disposto na alínea a) do n° 3 do artigo 278 da Constituição da República de Moçambique de 2004, actualizada pela Lei n°1/2018, de 12 de Junho, conjugada com as alíneas b) e j) do artigo 11 e com a alínea f) do artigo 15 da Lei n° 6/2019, de 31 de Maio, a Assembleia Provincial de Inhambane reunida na sua V Sessão Ordinária, **determina:**

ARTIGO 1

(Objecto)

É autorizado o Conselho Executivo Provincial de Inhambane a criar a Agência de Transportes Inter-urbano e Inter-distrital de Inhambane, adiante designada por ATII, cujo Projecto consta em anexo, o qual é parte integrante da presente Postura.

ARTIGO 2

O Governador da Província de Inhambane é encarregue de assegurar todos os mecanismos necessários para a implementação da presente Postura.

ARTIGO 3

(Vigência)

A presente Postura, entra em vigor na data da sua publicação.

Aprovada pela Assembleia Provincial de Inhambane, aos 30 de Julho de 2021.

Publique-se,

O Presidente

Eduardo Sebastião Mussanhane

1. Introdução

O sector dos transportes tem um papel determinante nas sociedades contemporâneas influenciando a vida das populações de forma tanto directa como indirecta. Este sector tem extrema importância para o desenvolvimento económico dos países, uma vez que cria sinergias e potencia diferentes ramos de actividades. Em Moçambique, o Governo reconhece que “os transportes desempenham um papel fundamental na economia do país, permitindo a reunião de meios e factores de produção, a integração de todos os elementos em espaços geográficos mais amplos e a integração mais profunda das economias nacionais e regionais” (Conselho de Ministros, 1996A).

Apesar da reconhecida importância dos transportes, nem sempre tem sido possível a real valorização deste assunto. Em particular, nos transportes públicos urbanos, ainda assiste-se a uma evidente carência de meios, aliada a uma menor organização e rentabilização dos mesmos. Isto é resultado da espiral de desenvolvimento que o país tem vivido, onde o planeamento e sustentabilidade nesta área têm sido relegados para um plano secundário (Matos, 2008).

O Projecto de Mobilidade Sustentável desenvolvido pelo Governo da Província de Inhambane, pretende olhar com especial atenção para os transportes distrital, interdistrital e interurbano, responsáveis por assegurar a mobilidade da população mais desfavorecida e carente dos transportes públicos.

Hoje, para garantir a mobilidade das populações na Província de Inhambane, tal como em outras províncias do país, recorre-se ao transporte semiolectivo operado em minibus com capacidade que varia entre 15 e 35 lugares, e ainda aos serviços das empresas Municipais de Inhambane e Maxixe que contam com uma frota exígua de autocarros com lotação de 60 passageiros. Existem ainda os serviços fluviais que fazem a ligação entre as Cidades de Inhambane e Maxixe; Vilankulo, Inhassoro e Ilhas do Bazaruto.

1.1. APRESENTAÇÃO DA PROVÍNCIA DE INHAMBANE

1.1.1. Localização e caracterização da Província de Inhambane

A Província de Inhambane situa-se na região sul do País (ao sul do rio Save) ocupando uma considerável parcela da extensa planície litoral moçambicana. Localiza-se entre as latitudes 20° 57' 09" Sul e 31° 30' 42" Sul e as longitudes de 35° 34' 27" Leste e 31° 30' 00" Leste. A população da Província de Inhambane era de 1.500.000 habitantes em 2017, correspondente a uma densidade populacional de cerca de 21 habitantes por km². A esperança de vida à nascença é de cerca de 54 anos, a taxa bruta de natalidade é de 35,8%, a taxa bruta de mortalidade de 13,1%, a taxa global de fecundidade de 4,7 filhos, a taxa de mortalidade infantil de 72,9% e a taxa de crescimento natural de 2,3%. A Província tem uma superfície de 68.775 km² (aproximadamente 8,6% do território nacional). Na sua longa linha de costa são de referir algumas importantes baías e arquipélagos que a tornam um excelente destino turístico, com realce para as baías de Inhambane, Govuro, Cocos, Pomene e Morrumbene e os cabos de S. Sebastião, Bartolomeu Dias, Jangamo e Mucucune, bem como as ilhas de Santa Carolina, Bazaruto, Magaruque e Benguera. A Província possui um enorme potencial estratégico derivado da sua localização, por se situar entre a capital do país e a segunda maior cidade, Beira. Como consequência, é servida pela estrada nacional ligando as duas cidades e que atravessa a Província de norte a sul.



Inhambane tem gás como Cabo Delgado; areias pesadas como Gaza e Nampula; tem calcário como Maputo e Sofala, terras férteis e potencial agrícola como toda a extensão do País. E é uma referência nacional do turismo como não haverá outra igual, sendo um destino reconhecido internacionalmente. No entanto, é uma província com elevados índices de pobreza e apresenta um rendimento per capita abaixo da média nacional.

1.1.2 Dar gás às oportunidades para o empresariado da Província de Inhambane

O despreparo do empresariado nacional para assumir a vanguarda no estabelecimento de negócios com os grandes projectos tem sido a agenda principal entre o sector privado, governo e as empresas da indústria extractiva.

Na província de Inhambane, opera a multinacional sul-africana Sasol, que explora gás nos campos de Pande e Temane há já 14 anos. A petrolífera tem manifestado abertura para contratar produtos e serviços de empresas locais, e se tal não acontece nos níveis que satisfaçam o empresariado local, é porque ainda persistem algumas fragilidades internas (de ordem financeira, contabilística e organizacional, no geral), segundo reconhece o Conselho Empresarial de Inhambane.

Contudo, as fragilidades acima referidas só serão ultrapassadas se as empresas da indústria extractiva, criarem oportunidades de negócio baseadas no reconhecimento da capacidade local existente e da actual estrutura financeira e organizacional.

Não basta reclamar que as empresas locais não estão preparadas, é preciso investir nos sectores onde estes possuem maior capacidade, experiência e domínio de gestão, sendo o apoio elemento de catalização para consolidação do tecido empresarial da província.

Caso o discurso de falta de capacidade local e os critérios de elegibilidade continuem selectivos e discriminatórios, nunca iremos lograr sucessos no tão almejado desejo de empoderamento local.

1.1.3 Situação actual de oferta dos serviços de transporte público na Província

O transporte semicolectivo na Província é garantido na sua maioria por operadores privados fazendo ligações distritais e interdistritais cujas rodovias encontram-se transitáveis embora existam algumas rotas cujo acesso é terraplanada, caso dos distritos de Massinga-Funhalouro, Funhalouro-Mabote, Vilankulo-Mabote e Panda-Inharrime.

Este transporte é caracterizado em grande maioria por minibus de 15 lugares que garantem o transporte interdistrital e urbano, existindo também viaturas de transporte misto que garantem o transporte nas rotas distritais, ou seja, rotas locais dentro do Distrito.

Existem na província cerca de 2.100 viaturas de transporte semicolectivo de passageiros, sendo que as principais rotas são caracterizadas pela seguinte oferta:

Maxixe-Massinga **172** viaturas de 15 Lugares; Zavala-Zandamela **34** Minibus de 15 Lug.

Maxixe-Inharrime **36** Viaturas de 15 Lugares;

Homoine – Maxixe **38** viaturas de 15Lug;

Maxixi-Vilankulo **18** Viaturas de 15 e 22Lug;

Inhambane-Maxixe **4** Viaturas 15 Lugares;

Vilankulo – Inhassoro **14** Viaturas de 15 Lug;

Vilankulo-Mapinhane **7** de Transp. Misto;

Inhambane – Zavala **14** Viaturas de 15 Lug;

Inhambane – Muelé **96** Viaturas 15 a 29 Lug;

Panda – Maxixe **9** Viaturas de 15 Lugares;

Inhambane-Tofo **29** Viaturas de 15 Lug;

Com base nos dados da frota existente hoje nas principais rotas acima referidas, pode se concluir que a oferta dos serviços de transporte público na Província de Inhambane, continua precária e deficitária, caracterizada por insuficiência de meios e má qualidade de meios circulantes.

1.2 CARACTERIZAÇÃO DA REDE VIÁRIA

Em termos de infraestruturas, a província apresenta um grande défice. Segundo a Direcção Provincial de Obras Públicas e Habitação (DPOH), a Província de Inhambane possui uma rede estimada em 4.603 km da qual 558 km de extensão são estradas primárias, 266 km são estradas secundárias, 1.139 km de extensão são estradas terciárias, 885 km de extensão são estradas vicinais e 1.755 km de extensão são estradas não classificadas. As estradas vicinais e as não classificadas são aquelas que ligam as vilas e o interior, jogando um papel muito importante no escoamento dos produtos e bens das zonas produtoras para os centros de consumo e vice-versa. O nível de transitabilidade, de acordo com a fonte, varia de razoável a mau e em certos momentos o seu estado é bastante crítico, tornando quase impossível a transitabilidade na estação chuvosa, conforme ilustra a tabela seguinte:

Tabela 1: Estado das vias de acesso e o nível de transitabilidade na Província

Classificação das Estradas	Extensão		Condições de Transitabilidade das Estradas da Província							
			Boa		Razoável		Má		Muito Má	
	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Estradas Primárias	558	12%	357	64%	73	27%	66	12%	66	12%
Estradas Secundárias	266	6%	33	12%	148	191%	59	22%	26	10%
Estradas Terciárias	1,139	25%	243	21%	508	19%	283	25%	105	9%
Estradas Vicinais	885	19%	196	22%	216	86%	404	46%	66	7%
Estradas Não Classificadas	1,755	38%	200	11%	758	97%	773	44%	23	1%
Total de Extensão	4,603	100%	1,029	22%	1,703	37%	1,585	34%	286	6%

Fonte: Relatórios da DPOPH

Se considerarmos que a extensão da rede rodoviária na Província é de 4.603 Km, cerca de 57% da mesma são estradas vicinais e não classificadas, ou seja, uma extensão de 2.640 Km, sendo cerca de 66% destas, são estradas não classificadas. A maior parte das vias terciárias e vicinais, encontram-se em más condições de transitabilidade.

2. A Mobilidade (In) Sustentável

O conceito de mobilidade sustentável encontra-se cada vez mais presente nas políticas e estratégias e preconiza que as populações, vivendo em cidades, vilas ou localidades, tenham a capacidade e escolhas de acessibilidade e mobilidade que lhes permita efectuar deslocações seguras, confortáveis, com tempos aceitáveis e custos acessíveis. Assim, a mobilidade das pessoas é o resultado das suas opções e comportamentos em relação às condições de acessibilidade que lhes são facultadas pelo sistema e infraestrutura de transportes em determinado território. Pode afirmar-se que “a mobilidade depende do conjunto de condições e oportunidades que a organização do território e o sistema de transportes proporcionam à realização de deslocações das pessoas, independentemente dos seus motivos”.

Este facto revela-nos que existe uma interdependência entre a organização do território, o sistema de transportes e as condições de mobilidade de pessoas e bens. Assim, para uma decente mobilidade sustentável, um sistema de transportes terá como objectivos principais:

- a) O aumento da oferta dos serviços de transportes públicos;
- b) Criação de infraestruturas de suporte ao serviço de transporte público;
- c) O controlo dos custos operacionais, uma vez que as tarifas praticadas são sociais;
- d) O incentivo do governo de modo a garantir o acesso a estes serviços pelas camadas desfavorecidas da população;
- e) *Acessibilidade*: está associada à facilidade de chegar ao local de embarque no transporte coletivo e de sair do local de desembarque e alcançar o destino final.
- f) *Frequência de atendimento*: é relacionada ao intervalo de tempo da passagem dos veículos de transporte público.
- g) *Tempo de viagem*: é o tempo gasto no interior dos veículos.

- h) *Lotação*: é a quantidade de passageiros no interior dos veículos.
- i) *Confiabilidade*: é o grau de certeza dos utentes de que o veículo de transporte público vai passar na origem e chegar ao destino no horário previsto.
- j) *Segurança*: está vinculada aos acidentes envolvendo os veículos e actos de violência.
- k) *Características dos veículos*: a tecnologia e o estado de conservação.
- l) *Conectividade*: facilidade de deslocamento dos utentes de transporte público entre dois locais quaisquer da Província.
- m) *Comportamento dos operadores*: é a postura dos motoristas e cobradores durante o desempenho de suas actividades.
- n) *Estado das vias*: a qualidade da superfície de rolamento.

Estudos realizados mostram que o custo do transporte nas grandes cidades constitui uma expressiva parcela da matriz dos custos urbanos. Os custos indirectos da falta de qualidade dos transportes em geral são na maioria das situações altos para a classe da população que se utiliza deste modal, devido aos congestionamentos, acidentes, avarias e mortes. Dessa forma, faz-se necessário reavaliar o modelo de transportes, para que seja garantida uma melhor distribuição de deslocamentos ao lado de uma melhor qualidade. A qualidade do transporte público pode ser obtida através do processo de desenvolvimento urbano e se as políticas de transportes forem revistas visando promover condições adequadas aos utentes.

É evidente que a maior parte da população que usa o transporte público é constituído de pessoas de baixa renda, que utilizam o serviço na maioria das vezes como transporte para seus locais de trabalho e para machambas. Ter um transporte digno e com qualidade, principalmente com segurança, é o que requerem não só trabalhadores como utentes esporádicos.

Em geral, todos os segmentos da sociedade são beneficiados pela existência do transporte público: os trabalhadores, porque podem atingir o local de trabalho; os

empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade; e o conjunto da sociedade, porque, através do transporte público, pode usufruir todos os bens e serviços que a vida urbana oferece.

2.1. TRANSPORTE PÚBLICO NO COMBATE À POBREZA

A falta de acesso a infraestruturas básicas, tais como transportes, estradas e água, é uma das características predominantes das pessoas pobres (Narayan, 1999).

Raciocinando inversamente, é possível concluir que a melhoria da situação dos transportes terá um impacto na mitigação da própria pobreza. O transporte público pode assim contribuir para a redução da pobreza, tanto de forma directa, dando resposta às necessidades de acessibilidade dos mais pobres, como de forma indirecta, através do estímulo económico que provoca. Por sua vez, este estímulo origina um crescimento económico e uma melhoria real das condições e da qualidade de vida dos mais desfavorecidos (Gwilliam, 2002A). O acesso a emprego e a outras oportunidades é fundamental para quebrar o ciclo de pobreza. Existe uma consciencialização alargada deste impacto, em que bons serviços e infraestruturas de transportes são determinantes para permitir essa acessibilidade (idem). A população pobre, resultado da sua precária situação económica, está constantemente refém do frágil equilíbrio entre o custo dos bens e serviços essenciais e da sua capacidade para comprar o que necessita. Como o encargo com o transporte público representa um fardo considerável nas despesas dos mais desfavorecidos, um aumento dos custos, mesmo que pequeno, pode restringir consideravelmente a acessibilidade da população pobre. A isto se acrescenta a tendência de os cidadãos mais carenciados habitarem usualmente em locais periféricos, com fracos acessos, e a grandes distâncias das principais zonas económicas geradoras de emprego. Desta forma, qualquer estratégia ou conjunto de políticas no sector dos transportes, deve ser enquadrada com os possíveis efeitos na sua população mais desprotegida. Aqui se incluem as medidas orientadas para auxiliar os próprios cidadãos pobres, as quais devem ser planeadas com redobrado cuidado. Mesmo que idealizadas com boas intenções, a alteração do sensível equilíbrio do mercado pode originar consequências imprevistas, frequentemente com resultados opostos aos esperados. Por exemplo, o aumento das

exigências de segurança e das inspecções às viaturas pode originar a subida da tarifa cobrada, tornando-a inoportável para, pelo menos, parte dos utentes cativos. Por isso, uma actuação ao nível dos transportes deve acontecer de forma faseada e sustentável, de forma que o planeamento realizado coincida com uma capacidade local para acompanhar as mudanças desejadas. A área dos transportes pode, contudo, ser instrumentalizada com sucesso no combate às assimetrias sociais, desde que tidos em conta alguns princípios orientadores, os quais serão enumerados em seguida:

- i) A tarifa deve ser cobrada de acordo com os custos operacionais, quer para assegurar a eficiência, quer de forma a gerar uma base financeira estável. O controlo da tarifa sem um mecanismo fiável de subsidiação pode ser prejudicial;
- ii) As restrições ao sector informal podem prejudicar ainda mais os utentes cativos deste transporte;
- iii) As estratégias multimodais devem ser cuidadosamente planeadas, para que não se agrave o custo suportado pelos utentes;
- iv) A ausência de concorrência no transporte público aumenta custos e reduz oferta;
- v) As alterações radicais nos transportes devem ser coordenadas com outros sectores, como o urbanismo, a saúde e a educação.

2.2. O PROJECTO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE SUSTENTÁVEL COMO FACTOR DE INCLUSÃO SOCIAL DAS ZONAS RURAIS

Segundo a perspetiva de (Giddens, 2007), entende-se por exclusão social *“as formas pelas quais os indivíduos podem ser afastados do pleno envolvimento na sociedade”*. De forma a viverem uma vida completa e activa, os indivíduos devem estar aptos para se alimentar, vestir e pagar alojamento, como também ter acesso a bens e serviços essenciais como o transporte, o telefone, os seguros e a banca. Ainda neste sentido, para que uma comunidade ou sociedade esteja socialmente integrada é necessário que os seus membros partilhem instituições como escolas, instalações de saúde e transportes públicos. A exclusão social pode assumir mais do que uma forma, o que faz com que

possa ocorrer tanto em zonas rurais isoladas e afastadas de muitos serviços e oportunidades, como em bairros urbanos.

Assim, em primeiro lugar podemos apontar a exclusão económica, em que os indivíduos e a comunidade presenciam a exclusão tanto em termos de produção como de consumo. Ao nível da produção, o emprego e a participação no mercado de trabalho são desigualdades de acesso e de mobilidade em meio rural – uma perspectiva de género, cruciais para poder haver inclusão. Em comunidades com grandes níveis de privação material, verifica-se um menor número de indivíduos empregados a tempo inteiro e as redes informais de informação que eventualmente podem contribuir para ajudar os indivíduos desempregados são bastante débeis. As taxas de desemprego são, conseqüentemente, altas e as oportunidades de emprego bastante limitadas. Uma vez excluídos do mercado de trabalho, os indivíduos têm mais dificuldades em voltar a entrar no mesmo.

A exclusão social pode também ocorrer ao nível da vida social e comunitária. As áreas que geralmente concentram um maior grau de exclusão social podem, por exemplo, ter instalações comunitárias limitadas, tais como parques, campos desportivos, centros culturais, etc.; os seus níveis de participação cívica são relativamente baixos; e os indivíduos e famílias excluídas podem ter menos oportunidades de realizar actividades de lazer, desportivas ou culturais. A exclusão social pode também implicar uma rede de contactos sociais limitada ou fraca, conduzindo ao isolamento. É importante salientar que ao abordar o conceito de exclusão social devemos estar cientes da interacção entre acção individual e responsabilidade humana e do papel desempenhado pelos agentes e instituições sociais na adaptação das situações em que as pessoas se encontram.

O transporte fornece meios para aceder a oportunidades de emprego, cuidados de saúde, bem como outros bens e serviços. O transporte pode também servir a propósitos sociais ao permitir que indivíduos se encontrem e socializem uns com os outros, principalmente pessoas que estão longe umas das outras. O transporte pode ainda providenciar benefícios simbólicos, por exemplo, novos serviços de transporte público podem ser encarados como políticas para reduzir o isolamento das sociedades. O transporte, ou de

um modo geral, a mobilidade, pode contribuir para o fenómeno da exclusão social de duas formas. Primeiro, deficientes oportunidades de transporte podem impedir que os indivíduos e as comunidades tenham acesso a bens e serviços de carácter social e/ou saúde, por exemplo, que são disponibilizados à maioria da população. Segundo, os aspetos negativos do transporte tendem a concentrar-se em áreas com elevados níveis de exclusão social, o que engloba o trânsito, os acidentes, a poluição e altos níveis de ruído. A ideia é que o transporte possa ser acessível a todos os indivíduos e comunidades, evitando assim que ocorra exclusão social por falta de recursos de mobilidade.

Os indivíduos de baixos rendimentos, em particular as mulheres, são os que mais sofrem com estas dificuldades de acesso.

2.3. O CARÁCTER IMPRESCINDÍVEL DA PROMOÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA PROVÍNCIA DE INHAMBANE

Manter e fortalecer a presença do transporte público nos deslocamentos em meio urbano e interdistrital constitui um dos grandes desafios que hoje se colocam a Província de Inhambane. A ênfase no transporte público justifica-se sob o ponto de vista da luta contra os muitos efeitos associados a precárias condições de mobilidade de pessoas e bens na Província, para além dos acidentes viários, os gastos de energia fóssil, as emissões de poluentes na atmosfera e tantos outros efeitos. É apenas através de uma expressiva melhoria da atractividade do transporte público que se pode esperar ter êxito, mesmo que circunscrito, na promoção de mudanças envolvendo as actuais preferências modais que favorecem o veículo individual.

O transporte público é responsável pela poupança de avultados recursos financeiros que, em condições normais, acabam sendo maciçamente comprometidos com a construção e a manutenção de infraestruturas viárias. Daí a necessidade de se priorizar o Projecto de Mobilidade Sustentável para a Província, como um factor determinante de inclusão social e criação de oportunidades para o desenvolvimento económico e social da Província.

2.4. O PAPEL DO SUBSÍDIO NO TRANSPORTE PÚBLICO

O tema dos subsídios no transporte público remete a um tópico de permanente actualidade e que dá ensejo a grandes discussões e a muitas controvérsias. O facto é que não existe hoje no mundo um sistema de transporte público que funciona e que seja sustentável sem intervenção dos poderes locais em termos de subsídio.

O Projecto de Transporte e Mobilidade Sustentável para sua viabilização não foge a regra, não obstante, o facto de ser um **Projecto-piloto** que pretende introduzir uma nova Matriz energética “GNV – Gás Natural Veicular”.

A localização do ponto de toma do Gás, Distrito de Vilanculos, a norte da Província de Inhambane, local previsto para a construção do primeiro posto de abastecimento, por si, exige inclusão de incentivos e subsídios ao projecto, pois, sem esses estímulos a Província não tem condições nenhuma para pôr em prática o projecto de mobilidade sustentável.

A localização do Posto de Abastecimento de GNV, condicionou a determinação das rotas, tipo de autocarro, autonomia de combustível e a necessidade de se subsidiar os percursos para o abastecimento do CNG, para autocarros que não fazem parte das rotas do Distrito de Vilankulo.

Do estudo realizado, concluiu-se que o ponto de distribuição do Gás Natural deveria estar baseado na Cidade de Maxixe, permitindo deste modo a distribuição e cobertura dos 14 Distritos que compõem a Província de Inhambane na primeira fase do Projecto.

A experiencia acumulada, permitiu o desenho do presente projecto para a Província de Inhambane com características específicas e perspectivas de sustentabilidade baseadas na geração de receitas a partir do próprio projecto.

Por outro lado, é notório que apesar do carácter excepcional do projecto de mobilidade urbana sustentável, um amplo número de redes de transportes público de países desenvolvidos e do terceiro mundo trabalham com défices orçamentais.

O certo é que todos os grandes sistemas de transporte público são subsidiados em alguma medida, mesmo que o percentual adotado varie muito de caso para caso.

No caso vertente, foram tomadas como variáveis:

- i) Investimento dos autocarros não reembolsável;*
- ii) Negociação de uma tarifa especial para aquisição do CNG;*
- iii) Reorientação de partes de receitas do sistema para criação do fundo de manutenção dos autocarros;*
- iv) Estabelecimento de parceria com a Petromoc de modo a reduzir os custos com o investimento na infraestrutura;*

Hoje já um razoável entendimento de que o financiamento dos gastos operacionais, assim como o dos investimentos de capital, das redes de transporte público não pode ser feito apenas recorrendo-se às receitas tarifárias. Ou seja, faz todo sentido praticar tarifas baixas ou menos elevadas do que as que seriam cabíveis em uma gestão financeiramente comercial. Há óbvias razões para o financiamento do Projecto de Mobilidade Sustentável, com o carácter exepcional, de modo a permitir que o mesmo seja social e economicamente viável e que os operadores sejam capazes de suprir a diferença entre as receitas arrecadadas e os custos operacionais.

O nível das tarifas cobradas e a qualidade dos serviços prestados são função de uma agenda política muito específica, a qual é regrada por critérios que atendem a considerações de ordem econômica, social e de meio ambiente. Isso é o que justifica o facto de que um projecto rentável do ponto de vista socioeconômico, não seja financeiramente viável para garantir retorno ao investimento realizado.

A manutenção de tarifas em níveis reduzidos representa, dessa forma, uma maneira de motivar os indivíduos a utilizarem mais intensamente o transporte público, bem como uma disponibilização desse tipo de serviços aos mais pobres. Nesse sentido, ao melhorar as condições de acessibilidade da população de baixa renda, esse tipo de medida acaba funcionando como um mecanismo de redistribuição de renda e de benefícios para todos.

É assim que se pretende viabilizar o cumprimento da função social do transporte público, ao favorecer grupos vulneráveis, como as famílias carentes, os idosos e todos os que, por qualquer razão, não podem ou não querem possuir ou fazer uso de um veículo próprio.

2.5. IDENTIFICAÇÃO DO PÚBLICO-ALVO

Todos os operadores de transportes possuem um público-alvo, que pode ou não ser bem diversificado. O público-alvo está relacionado ao produto que os transportadores comercializam ou aos serviços que elas prestam e também a critérios como a região em que a mesma se localiza.

Para o projecto em análise, o público-alvo é constituído pelos residentes dos Distritos a baixos discriminados:

Tabela 2: Rede de Linhas a explorar

N/O	ORIGEM	DESTINO	Nº de Trajectos/dia	QTD AUTOC.
1	Inhambane	Tofo	3,0	6
2	Inhambane	Maxixe	2,0	6
3	Inhambane	Jangamo	2,0	2
4	Maxixe	Massinga	2,0	6
5	Maxixe	Homoine	3,0	4
6	Maxixe	Panda	3,0	4
7	Maxixe	Inharime	2,0	3
8	Inharime	Zavala	1,0	3
9	Massinga	Funhalouro	1,0	3
10	Maxixe	Mabote	2,0	4
11	Vilanculo	Maxixe	2,0	4
12	Maxixe	Govuro	2,0	4
13	Maxixe	Maputo	0,0	0
			25,0	49
			Reserva Técnica	0
			Total	49

3. Análise crítica dos actuais serviços de transporte público

Os “chapas” são muitas vezes vistos como um problema que deve ser expurgado. No entanto, estes sistemas têm repetidamente mostrado os seus méritos, conseguido ser rentáveis onde outras formas de transporte mais populares são ineficientes. Muitas vezes apontadas como sendo parte do problema, os “chapas” tem sido, ate agora, a solução possível para um problema complexo. Os “chapas” reúnem um conjunto de vantagens assinaláveis:

- i) *São uma solução que partiu da base. Nasceu do empreendedorismo de pessoas com posses reduzidas e que aproveitaram uma forma de lucrarem com uma oportunidade de negócios que identificaram;*
- ii) *Rapidez. A velocidade comercial de um “chapa” é muito mais elevada que a dos autocarros das empresas municipais;*
- iii) *Preço. Apesar de ajudados pelo Estado e cada vez menos rentáveis, os “chapas” continuam a manter um preço razoável, em linha com os praticados pelas empresas municipais;*
- iv) *Frequência. A frequência é provavelmente o factor decisivo dos “chapas” face a outros serviços, uma vez que, apesar de com horários irregulares, asseguram ligações muito mais frequentes que os seus concorrentes públicos;*
- v) *Operam em função da procura. O “chapas” caracterizam-se por acompanharem de forma eficiente, as alterações da procura.*

Um aumento dessa procura, leva ao aparecimento de mais veículos em circulação, e, no dia-a-dia, os operadores dos “chapas” apenas arrancam quando tem veículo lotado ou estão seguros de que irão encontrar passageiros durante a viagem. Esta última característica não é positiva para os utentes, que são obrigados a períodos de espera maiores, mas do ponto de vista económico, esta é uma prática aceitável.

Auto-sustentabilidade. Ate ao aumento galopante dos preços dos combustíveis, os operadores privados não necessitam de ajuda externa, conseguindo atingir níveis de

rentabilidade aceitáveis, o que aconteceu à custa dos passageiros, com o encurtamento das rotas, em violação das regras estabelecidas. Actualmente, mesmo com um maior apoio público, os “chapas” mantem muita da sua independência; por outro lado, os seus inconvenientes são igualmente importantes:

- a) **Concentrados no lucro fácil.** Os “chapas” exploram quase exclusivamente as vias mais movimentadas e em melhores condições e evitam circular em rotas de menor procura ou piores condições. Desta forma, extrair maior lucro no menor número de deslocações. É fácil entender que esta forma de transporte não tem como finalidade, assegurar um serviço adequado às necessidades das populações, as quais tem de fazer grandes deslocações a pé para poder apanhar o “chapa” nas vias principais. Por outro lado, é seguro dizer que estes veículos tiram pouco proveito das suas características. Sendo veículos pequenos e flexíveis, podem circular em vias onde o acesso é impossível aos autocarros grandes. No lugar de existir de uma complementaridade, existe apenas concorrência, nas mesmas rotas e ao mesmo tempo;
- b) **Viaturas em mau estado.** Como consequência da filosofia de custos mínimos, a manutenção feita ao veículo tem por objectivo, mante-lo em condições mínimas de circulação. Os problemas mais comuns e facilmente decretáveis são os vidros com falhas, faróis e retrovisores partidos, a carroçaria amolgada, portas que fecham mal, estufas interiores rotos, etc. Porém, é também frequente a circulação de veículos com problemas mais graves aos níveis da direcção e dos travões;
- c) **Irregulares, inadequados e não fiáveis.** Os “chapas” não obedecem a horários definidos. Limitam-se a concentrar-se nas estações de origem e esperam que os passageiros vão chegando. O condutor só começa a viagem quando o veículo estiver cheio, ou se estiver seguro deque ira apanhar passageiros pelo caminho. Quando um “chapa” vai completamente lotado, é frequente o condutor encurtar a viagem, largando os passageiros numa paragem intermédia e voltando atrás para apanhar aqueles que não conseguiu levar da primeira vez.

- d) **Lotação e conforto.** Apesar de cada veículo ter uma lotação determinada, esta é sistematicamente ultrapassada, quer seja por irem mais pessoas sentadas do que seria suposto, quer por irem alguns passageiros juntos da porta de acesso do veículo, onde não existe um espaço próprio para que isso aconteça;
- e) **Segurança e má condução.** Os “chapas” são provavelmente o elemento mais perigoso das estradas moçambicanas. Os seus condutores circulam à velocidades elevadas quando as vias estão desimpedidas, fazem frequentemente manobras perigosas para irem alcançar um passageiro na berma da estrada, etc. são frequentes os atropelamentos transeuntes por chapas ou quedas de passageiros. O estado de manutenção de veículos e a sua sobrelotação também aumentam a taxa de mortalidade em caso de acidente.

4. Estratégia de implementação

O Projeto de Transporte e Mobilidade Sustentável será implementado em 2 (duas) fases:

Primeira Fase (2022 – 2023) – Compreende aquisição de 49 autocarros com capacidade para 40 passageiros e vai beneficiar os 14 Distritos da Província.

O projeto prevê incrementar a oferta dos serviços de transporte público para 8.000 passageiros por dia e cerca de 2. 304.000 Passageiros por ano.

Nesta fase, está prevista a construção do Posto de Abastecimento de CNG no Distrito de Vilankulo em parceria com a Petromoc, com financiamento da Sasol.

Segunda Fase (2023-2024) – Compreende aquisição de 40 autocarros e financiamento a conversão de 250 viaturas dentre semicolectivos e viaturas particulares. Esta fase, prevê a construção do segundo posto de abastecimento de CNG no distrito de Maxixe, aumentando a autonomia e a ligação com os Distritos da zona sul da Província de Inhambane.

No final, o projecto prevê assegurar uma oferta de serviços de transporte público para cerca de 4.500.000 passageiros por ano.

Os principais beneficiários dos autocarros serão as empresas municipais de transportes e as associações de transportadores da Província de Inhambane.

O valor de aquisição dos autocarros e de construção de postos de infraestruturas não será reembolsável, sendo que o valor arrecadado irá constituir o fundo de manutenção dos autocarros durante a vigência do projecto.

4.1. PARCEIROS-CHAVE

Para a implementação com sucesso do Projecto de Transporte e Mobilidade Sustentável, foram identificados como parceiros estratégicos:

Tabela 3 – Parceiros do Projecto de Mobilidade Sustentável

Tipo	Entidade	Papel
Promotor	Conselho Executivo da Província de Inhambane e Secretaria de Estado da Província de Inhambane	<ul style="list-style-type: none"> • Aprovação do projecto de Mobilidade Urbana Sustentável; • Negociação das condições de excepção para o financiamento do Projecto com a Sasol e BNI • Coordenação geral da implementação do Projecto
Apoio Estatal	MIREME FUNAE PETROMOC/AUTOGAS	Massificação de infraestruturas para o abastecimento de GNV na província;
Apoio Local	Conselhos Municipais e Associações de Transportadores	Gestão sustentável dos meios alocados para os Municípios.
Implementador	Conselho Executivo da Província de Inhambane	Responsável pela implementação, gestão das operações com os transportadores e controlo do reembolso do financiamento para amortização dos autocarros.
Parceiro de implementação	Associações de Transportadores e Empresas Municipais de Transportes	Participação na operação dos serviços de transportes.
Parceiro de implementação	PETROMOC/AUTOGAS	Implantação e gestão do Gasoduto Virtual
Parceiro	SASOL	Aprovação das condições excepcionais do Projecto

Financeiro		de Transporte e Mobilidade Sustentável
Parceiro Financeiro	BNI	Aprovação das condições excepcionais do Projecto de Transporte e Mobilidade Sustentável

5. ENQUADRAMENTO DO PROJETO NAS PRIORIDADES DO GOVERNO

Moçambique vem-se tornando um grande produtor de Gás Natural. Temos cerca de 5 **TCF** (Trillion Cubic Feet) em Pande e Temane e cerca de **200 TCF** na Bacia do Rovuma. Neste momento o Gás Natural é explorado pela SASOL em Pande e Temane e a sua maioria exportada para a África do Sul. Espera-se que a ENI e a ANADARKO iniciem em breve a sua exploração.

A Estratégia Nacional de Energia em Moçambique, aprovada pela Resolução n° 10/2009, de 4 de Junho, para o Sector dos Transportes e Comunicações, no âmbito da redução da dependência externa de combustíveis fósseis e procura de soluções energeticamente mais limpas, preconiza a promoção e o desenvolvimento de sistemas de transportes colectivos com recurso a energias eficientes e limpas e utilização de veículos com combustíveis alternativos mais limpos.

O parque automóvel de Moçambique tem crescido a taxas elevadas, entre 5% e 10% por ano, desde 2015, sendo que o mesmo se verifica no registo de viaturas, mantendo as tendências de anos anteriores.

Apesar de não existirem estudos científicos sobre os impactos dos veículos no ambiente e na saúde nas grandes cidades de Moçambique, é notório o seu impacto na economia, traduzido na variação positiva acumulada dos índices do Volume de Negócios, de +6,9% em 2017 e +1,7% em 2018. Também, a subida do preço dos combustíveis tem sido acompanhada pelo aumento do preço dos bens e serviços, refletindo uma taxa de inflação média anual de 7,27% em 2018, elevando o custo de vida do cidadão comum.

Com vista a reduzir os impactos provocados pela variação dos preços do petróleo no mercado internacional, na economia nacional, e considerando que o país tem grandes reservas de gás natural, o Governo tem vindo a promover o uso deste recurso nos sectores industrial, doméstico e dos transportes. A exploração do gás natural em

Moçambique tornou-se assim numa prioridade nacional, com vista à redução de emissões pela substituição de combustíveis mais poluentes no sector dos transportes, como a gasolina e o gasóleo, e uso residencial de energia. Considerando a realidade socioeconómica de Moçambique, que requer uma subida nas taxas de desenvolvimento, o investimento noutras energias tem custos de implementação, diretos, e indiretos, bastante mais elevados que a atual utilização de gás natural, o combustível fóssil com menores emissões de GEE, actualmente disponível.

Neste contexto, a massificação do uso do gás natural em transportes, em Moçambique, requer:

- (i) A tomada de medidas que possam facilitar e promover o interesse dos proprietários de viaturas a converterem os seus automóveis para a utilização deste combustível;
- (ii) O interesse dos que pretendem adquirir viaturas para optarem pelas movidas a gás; e, por fim,
- (iii) O interesse dos representantes de marcas de veículos para importarem viaturas movidas a gás.

A massificação da utilização do gás natural nos transportes traz benefícios locais tais como:

- (i) a redução da poluição local, e, consequentemente, dos impactos na saúde a ela associadas;
- (ii) a redução dos gastos em importação de combustíveis fósseis líquidos e canalização do valor poupado para realização de outras medidas prioritárias de desenvolvimento nacional sustentável;
- (iii) a valorização dos recursos nacionais, nomeadamente, do gás natural; e, em última linha,
- (iv) A promoção de um desenvolvimento nacional de baixas emissões. Consequentemente, esta redução de GEE contribuirá para o cumprimento dos propósitos assinados no Acordo de Paris.

5.1. OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

- Promover a massificação de uso de gás natural no Sistema de transporte público de passageiros;
- Reduzir os custos de operação e maximizar os ganhos para os transportadores através de uso do gás natural veicular;
- Reduzir os índices de poluentes atmosféricos de origem veicular na Província;
- Contribuir para o cumprimento das Metas do NDC no âmbito do acordo de Paris sobre mudanças climáticas;

6. ANÁLISE AMBIENTAL

O gás natural é solução mais viável no curto prazo para a descarbonização da mobilidade, pois, permite o desenvolvimento de um sistema de combustíveis sustentáveis, renováveis e praticamente isentos de emissões.

6.1. GÁS NATURAL VEICULAR (GNV)

O GNV é fortemente recomendado como um combustível de alta qualidade para o motor. Sua resistência à detonação permite aumentar a pressão no cilindro do motor. O uso de CNG diminui a quantidade de fuligem produzida dentro do motor, aumenta a duração do óleo lubrificante e diminui o desgaste do mesmo.

O gás natural veicular como combustível para os automóveis, por suas características supera a gasolina. Quanto mais se comprime o combustível dentro do cilindro do motor sem detonação, maior será a potência obtida do mesmo. A capacidade de anti detonação do gás natural é melhor que a de qualquer tipo de gasolina, a octanagem do gás natural é igual a 105, enquanto da gasolina varia entre 72 e 98.

6.2. EMISSÕES DE TRANSPORTE E OUTROS IMPACTOS

O transporte é o terceiro maior sector que emite poluentes de CO₂, após a indústria de energia e outras indústrias de combustão. O crescimento global das emissões de CO₂ do sector de transportes tem sido impulsionado pela crescente demanda por transporte de

passageiros e mercadorias, e pelo correspondente crescimento nos níveis de actividade atendidos pelos diversos meios de transporte.

As emissões totais de GEE (excluindo as provenientes do uso da terra) aumentaram de 36,1 Gt em 2000 para cerca de 49,3 Gt em 2016 em CO₂ equivalente, ou seja, um aumento de cerca de 37%. Cerca de 72% dessas emissões são emissões de CO₂, 19% são metano (CH₄), 6% são óxido nitroso (N₂O) e 3% são gases fluoretos, calculados usando os Potenciais de Aquecimento Global por 100 anos (OLIVIER *et al*, 2017).

6.3. TRANSPORTE E MEIO AMBIENTE

O transporte de pessoas e de mercadorias sempre esteve associado à geração de alguma forma de poluição, seja atmosférica, sonora ou pela intrusão visual nos centros urbanos, independente do modal predominante. Na era do transporte motorizado, a ineficiência do transporte urbano coletivo e a intensidade de utilização do transporte individual pela população são condicionantes importantes para explicar os altos índices de poluição veicular.

Há várias substâncias nocivas ao homem e ao ambiente que são lançadas na atmosfera pelos veículos automotores, principalmente em função do processo de queima dos combustíveis fósseis. Quantificar as fontes móveis de emissão dos principais poluentes é fundamental para a formulação das políticas públicas ambientais e de gestão de transporte e trânsito que busquem resultados mais efetivos no controlo das emissões, focando nos maiores agentes poluidores.

Devido aos danos causados à saúde e ao bem-estar da humanidade, a questão ambiental adquire cada vez maior relevância. Evidencia-se que a emissão de gases poluentes, em grande parte por consequência da queima de combustíveis fósseis pelos transportes, é causadora das chuvas ácidas e pela nuvem de poluição urbana, além dos Gases de Efeito Estufa (GEE), entre eles, o dióxido de carbono, que se acumula rapidamente na atmosfera, causando o aquecimento global.

A utilização do Gás Natural Veicular como combustível apresenta algumas vantagens sendo de destacar as seguintes:

Vantagens no sector de Transporte Público

- Reduz os custos com combustíveis de uma frota de transportes em até 55%.
- Queima completamente sendo por isso mais amigo do ambiente.
- Tecnologia madura e perfeitamente desenvolvida e comprovada;
- Permite ao Estado poupar divisas com a importação de combustíveis líquidos.
- Contribui para a diversidade energética, proporcionando independência face aos combustíveis petrolíferos tradicionais;
- Utilização de recursos internos “GÁS NATURAL MOÇAMBICANO”.
- Gás natural é muito mais seguro do que os combustíveis líquidos dadas as suas características físicas e praticamente não polui o meio ambiente.
- Melhoria da saúde pública e qualidade de vida dos cidadãos, e redução de custos com assistência médica e sanitária pela redução de emissões dos gases de combustão da gasolina e diesel;
- Quando comparado com o uso do diesel ou gasolina, o Gás Natural apresenta reduções bastante significativas da poluição do meio ambiente.

Vantagens para o transportador

- Dedução directa do valor de amortização do financiamento na factura diária do combustível (gás natural veicular);
- Redução significativa dos actuais custos com combustível. Isto é, o valor a pagar será inferior que o preço praticado para aquisição do Diesel;
- Uso de novos meios de transportes com baixos custos de manutenção;

Vantagens para o governo da província de Inhambane

- Redução dos níveis de emissão de CO2 e conseqüente melhoria da qualidade do ar;
- Prevenção de doenças cardiovasculares e cancerígenas;

- Prevenção contra os efeitos de mudanças climáticas, através da redução de gases com impacto no efeito estufa;
- Promoção do uso de energias renováveis (gás natural veicular);
- Contribuição para redução de importação de combustíveis fósseis e consequente redução de exportação de divisas;
- Melhoria da qualidade dos serviços de transporte público na Província;

7. MODELO FINANCEIRO PROPOSTO

7.1. FINANCIAMENTO DE 49 AUTOCARROS.

- Valor do investimento: **187 459 660,06MT**
- Valor do Financiamento 100%: **187 459 660,06MT**
- Taxa de Juro: **00%**
- Condição: **não reembolsável**

7.2. FINANCIAMENTO DO POSTO DE ABASTECIMENTO DE CNG

- Valor do investimento: **170.680.000,00MT**
- Valor do Financiamento 100%: **170.680.000,00MT**
- Taxa de Juro: **00%**
- Condição: **não reembolsável**

Conforme o referido no ponto 2.4 “o papel do subsídio no transporte público”, o modelo financeiro foi desenvolvido tendo em conta os seguintes pressupostos:

- i. Financiamento dos autocarros não reembolsável;
- ii. Financiamento da Infra-estrutura a uma taxa especial de 0%;
- iii. Negociação do preço especial do litro/equivalente do CNG com a SASOL;
- iv. Reorientação dos benefícios do preço do CNG para criação do Fundo de Manutenção dos Autocarros;
- v. Geração dentro do projecto de um mecanismo de geração de subsídio para os transportadores que não fazendo a rota Vilankulo, serão obrigados a percorrer cerca de 200Km ida e volta para abastecimento dos autocarros.

7.3. FUNDO DE MANUTENCAO DOS AUTOCARROS

O sistema de transporte constitui um factor determinante para coesão social e territorial, e, contribui para conferir uma maior competitividade na economia através da facilitação do fluxo de bens e pessoas. A estratégia do sector dos transportes debruça-se sobre a questão da mobilidade e acessibilidade com o aumento da oferta dos serviços ligado ao aumento paralelo de assistência técnica, conforto e segurança. Contudo, a aquisição e disponibilização de mais meios de transporte é uma condição necessária, mas não

suficiente. É preciso que haja um suporte que garanta a manutenção e renovação da frota e a qualificação. É nesta perspectiva que se pretende criar através das receitas do projecto, o Fundo de Manutenção da Frota.

Para a redução da prestação mensal para amortização dos autocarros por parte dos transportadores, prevê-se cobrar o preço de 58,00MT por litro equivalente de CNG, onde o preço actual (12.07.2021) do mercado é de 30MT para o utilizador final. A diferença não permite amortizar o investimento total dos autocarros, contudo ira permitir uma contribuição na ordem de **64% do valor da prestação mensal, situado nos 3 326 914,37MT por mês. Os restantes 36% serão pagos mensalmente pelos transportadores, na ordem de 25.000,00MT por autocarro.**

O valor estimado do Fundo de Manutenção dos Autocarros é de cerca de 1.450.000,00MT e cobre apenas a mudança de óleos, filtros, calcos, etc (serviços). Portanto, o fundo não cobre reparações por avarias, substituição de pneus e acidentes de viação.

Assim, o Fundo de Manutenção reveste-se de capital importância para garantir a sustentabilidade económica do projecto, bem como assegurar a boa conservação dos autocarros.

7.4. ANÁLISE DE VIABILIDADE SOCIOECONÓMICO DO PROJETO

Depois de construída a viabilidade social e económica do projecto que assenta nos seguintes pilares:

- Parceria estratégica entre o Governo da Província, Petromoc e a Banca para a retenção do valor dedicado ao reembolso de cerca de 64% do valor do financiamento;
- Na conversão da diferença entre o preço do diesel e do gás natural veicular para reduzir a prestação mensal dos transportadores;
- Na obtenção de financiamento não reembolsável para a primeira fase do projecto;

- Na responsabilização do fornecedor dos autocarros pelo fornecimento de peças sobressalentes e serviços de Manutenção;

Mas, como foi referido neste documento o sucesso da operação passa pelo efeito combinado dos seguintes vectores de força:

- Desenvolvimento do modelo de pagamento através do projecto CITITRANSORTE em parceria com a Banca que permite a retenção na fonte do valor dedicado ao reembolso durante o abastecimento de combustível, que inclui programação do sistema de POS e emissão de cartões multibanco personalizados por autocarro.
- Acordo entre o Governo Provincial e a Petromoc, visando a construção do Gasoduto Virtual no Posto de Abastecimento da Cidade de Maxixe.

7.4.1. Aspectos económicos

O aspecto relevante na adopção do GNV como nova Matriz Energética em substituição dos combustíveis líquidos (Diesel e Gasolina) é a economia gerada por km rodado. Quanto maior for a km rodada pelo transporte, mais rápido será o retorno do investimento quer da conversão, bem como do investimento em novo autocarro.

Outro factor importante no uso de GNV é a redução no custo operacional para o transportador, devido ao baixo custo do GNV e da respectiva manutenção do veículo movido a GNV.

É possível poupar ate 50% do custo directo com combustível, só com adopção da nova Matriz Energética.

É importante salientar que os preços dos combustíveis líquidos (Diesel e Gasolina) geralmente aumentam de forma abrupta ao longo do ano, facto que torna o sistema de transporte público vulnerável.

Nesse sentido, o factor económico do GNV não pode ser menosprezado e mesmo com incentivos e apoios que o Governo tem prestado.

Com base nas projecções financeiras do projecto, o mesmo não permite o retorno do investimento, sendo, contudo economicamente viável, tendo em conta os resultados da análise social e económica projectadas.

7.5. PRESSUPOSTOS E ASSUMPÇÕES

- ✓ Aquisição de uma frota de autocarros convencionais e modernos, típicos para as características e necessidades da Província de Inhambane;
- ✓ Adoptar uma estrutura de gestão moderna, baseada no uso das TIC's, para assegurar maior precisão, rapidez e eficácia na análise dos resultados e tomada de decisões;
- ✓ Implementação da Plataforma CITITRANNSPORTE em parceria com a banca para adopção do modelo de pagamento via cartão.
- ✓ Estabelecer um contrato de manutenção da frota, de modo a assegurar a sustentabilidade do projecto;

7.6. PLANO DE INVESTIMENTO

O capital necessário para aquisição de 49 autocarros é de: **187 459 660,06MT.**

Plano de Negócios: Projecto de Transporte e Mobilidade Sustentável

Tabela 4. Pressupostos e Assumpções

Descrição	Unidade	Base
Período das Projeções	Anos	5
Número de Meses		12
Parte 1 - Projeções Macroeconómicas		
Inflação nos custos	%	6%
Taxa de cambio USD	MT	65,00
Parte 2 - Impostos		
Taxa de Imposto (IRPC)	%	0%
Benefício Fiscal Resultante de CPI (taxa anual de crédito fiscal)	%	0%
Parte 3 - Financiamentos		
Total de Investimento (MT)	187 459 660,06	100%
Empréstimo Bancário (MT)	187 459 660,06	100%
Capital Próprio (MT)	-	0%
Taxa de juro (<i>Incentivo geográfico</i>)	3%	
Maturidade do empréstimo (anos)	Anos	5
Período de Carência	Meses	3

Tabela 5. Descrição dos investimentos do projeto para aquisição dos 49 autocarros e implantação do Gasoduto Virtual.

PLANO DE INVESTIMENTOS	QTD	CUSTO		2022	2023	2024	2025	2026
		UNIT.	TOTAIS					
I. Infra-Estruturas			41 600 000,00	41 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Consultoria e construção do Gasoduto Virtual	1	41 600 000,00	41 600 000,00	41 600 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parque para estacionamento de Autocarros	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Eletrificação das Instalações	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Manutenção das instalações	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Equipamento Circulante			140 140 000,00	140 140 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aquisição de Minibuses de 45 passageiros (Interdistrit)	49	2 860 000,00	140 140 000,00	140 140 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aquisição de Viaturas ligeiras para fiscalização	0	1 800 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Autocarros Executivos de 55 passageiros (Interprovinci)	0	8 400 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Aquisição de Kits de Conversão (Gasolina para GNV)	0	55 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Equipamento e serviços			47 319 660,06	45 229 984,70	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00
Seguros	49	42 900,00	2 102 100,00	2 102 100,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Sistema de gestão de frota (aplicativo de gestão)	49	12 000,00	2 940 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00
Desembaraço aduaneiro - 17 + 5%	49	657 800,00	32 232 200,00	32 232 200,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serviços de Consultoria	5%	10 307 684,70	10 045 360,06	10 307 684,70	0,00	0,00	0,00	0,00
Gestão do projeto/Assistência a Unidade de Implem	0,0%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Serviços de comunicação e divulgação do projeto	1	65 000,00	65 000,00	65 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL I + II			187 459 660,06	185 369 984,70	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00
TOTAL GERAL			229 059 660,06	226 969 984,70	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00

O investimento total previsto, incluindo o Gasoduto Virtual é de **229 059 660,06 MT**, o qual representa 100% do total das necessidades do projeto. Prevê-se a aquisição de 49

autocarros, implantação do gasoduto Virtual e pagamento das despesas com serviços aduaneiros, gestão de frota, plataforma de pagamento CITITRANSORTE, seguros e Consultoria.

7.7. INDICADORES DE PRODUÇÃO

A tabela 6 ilustra a projeção dos indicadores de produção, os quais tomamos como premissa a manutenção do número de viagens (Km) percorrido e o consumo de CNG, durante os 26 dias de trabalho por mês. A receita proveniente do consumo de CNG, cresce ao longo do tempo, porque com a consolidação do sistema, melhoria das frequências, prevê-se o aumento dos níveis de confiança e consequente incremento de viagens.

Tabela 6: Projeção de Indicadores de produção para 5 anos

Designação	Uní. Medida	2022	2023	2024	2025	2026
Total dos Passageiros	P	3 132 480	3 445 728	3 618 014	3 798 915	3 988 861
Frota Disponível	Nº	49	49	49	49	49
Distância percorrida	Km	5 447 520	5 447 520	5 447 520	5 447 520	5 447 520
Consumo de GNV	L	904 800,0	1 361 880,0	1 361 880,0	1 361 880,0	1 361 880,0
Trajectos Realizados	Nº	62 400	62 400	62 400	62 400	62 400
Receita (Retencao no GNV)	MT	25 683 840,00	26 968 032,00	28 316 433,60	29 732 255,28	31 218 868,04
Receita de Publicidade	MT	882 000,00	882 000,00	882 000,00	882 000,00	882 000,00
Receita directa dos Transportadores	MT	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00
Amortizacao (prestacoes mensais dos transportadores)	MT	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00

De acordo com os indicadores de produção, tabela 6, o crescimento médio anual do volume de passageiros e de receitas de bilhetes irá se situar em média em 5%;

8. AMORTIZAÇÕES DOS ACTIVOS

A amortização dos activos foi calculada com base nas taxas fixadas no decreto 72/2013 de 23 de Dezembro, vigente no país, para cada rubrica.

8.1. Fontes de Financiamento e Amortização da Dívida

Total de Investimento para aquisição de autocarros: 187 459 660,06MT

Taxa de juro: 3%

Período de amortização do financiamento: 5 anos

Tabela 7: Plano de amortização do investimento (simulação)

AUXILIAR DETERMINAÇÃO DE PRESTAÇÕES PERÍODICAS											
Meses	Capital	Taxa Juro				Anos	Meses	Prestação	Q. Kapital	Q. Juros	
	187 459 660,06	3%	0,12	56,3	12	5	60	3 326 914,37	2 936 373,42	390 540,96	
1	184 523 286,64							3 326 914,37	2 942 490,86	384 423,51	
2	181 580 795,79							3 326 914,37	2 948 621,05	378 293,32	
3	178 632 174,74							3 326 914,37	2 954 764,01	372 150,36	
4	175 677 410,73							3 326 914,37	2 960 919,77	365 994,61	
5	172 716 490,96							3 326 914,37	2 967 088,35	359 826,02	
6	169 749 402,61							3 326 914,37	2 973 269,78	353 644,59	
7	166 776 132,82							3 326 914,37	2 979 464,10	347 450,28	
8	163 796 668,73							3 326 914,37	2 985 671,31	341 243,06	
9	160 810 997,41							3 326 914,37	2 991 891,46	335 022,91	
10	157 819 105,95							3 326 914,37	2 998 124,57	328 789,80	
11	154 820 981,38							3 326 914,37	3 004 370,66	322 543,71	
12	151 816 610,72							3 326 914,37	3 010 629,77	316 284,61	
13	148 805 980,95							3 326 914,37	3 016 901,91	310 012,46	
14	145 789 079,04							3 326 914,37	3 023 187,13	303 727,25	
15	142 765 891,91							3 326 914,37	3 029 485,43	297 428,94	
16	139 736 406,48							3 326 914,37	3 035 796,86	291 117,51	
17	136 700 609,62							3 326 914,37	3 042 121,44	284 792,94	
18	133 658 488,18							3 326 914,37	3 048 459,19	278 455,18	
19	130 610 028,99							3 326 914,37	3 054 810,15	272 104,23	
20	127 555 218,85							3 326 914,37	3 061 174,33	265 740,04	
21	124 494 044,51							3 326 914,37	3 067 551,78	259 362,59	
22	121 426 492,73							3 326 914,37	3 073 942,51	252 971,86	
23	118 352 550,22							3 326 914,37	3 080 346,56	246 567,81	
24	115 272 203,66							3 326 914,37	3 086 763,95	240 150,42	
25	112 185 439,71							3 326 914,37	3 093 194,71	233 719,67	
26	109 092 245,00							3 326 914,37	3 099 638,86	227 275,51	
27	105 992 606,14							3 326 914,37	3 106 096,44	220 817,93	
28	102 886 509,69							3 326 914,37	3 112 567,48	214 346,90	
29	99 773 942,22							3 326 914,37	3 119 051,99	207 862,38	

Cont....

30	96 654 890,22							3 326 914,37	3 125 550,02	201 364,35
31	93 529 340,20							3 326 914,37	3 132 061,58	194 852,79
32	90 397 278,62							3 326 914,37	3 138 586,71	188 327,66
33	87 258 691,91							3 326 914,37	3 145 125,43	181 788,94
34	84 113 566,48							3 326 914,37	3 151 677,78	175 236,60
35	80 961 888,70							3 326 914,37	3 158 243,77	168 670,60
36	77 803 644,93							3 326 914,37	3 164 823,45	162 090,93
37	74 638 821,48							3 326 914,37	3 171 416,83	155 497,54
38	71 467 404,66							3 326 914,37	3 178 023,95	148 890,43
39	68 289 380,71							3 326 914,37	3 184 644,83	142 269,54
40	65 104 735,88							3 326 914,37	3 191 279,51	135 634,87
41	61 913 456,37							3 326 914,37	3 197 928,01	128 986,37
42	58 715 528,36							3 326 914,37	3 204 590,36	122 324,02
43	55 510 938,01							3 326 914,37	3 211 266,59	115 647,79
44	52 299 671,42							3 326 914,37	3 217 956,72	108 957,65
45	49 081 714,70							3 326 914,37	3 224 660,80	102 253,57
46	45 857 053,90							3 326 914,37	3 231 378,84	95 535,53
47	42 625 675,05							3 326 914,37	3 238 110,88	88 803,49
48	39 387 564,17							3 326 914,37	3 244 856,95	82 057,43
49	36 142 707,22							3 326 914,37	3 251 617,07	75 297,31
50	32 891 090,15							3 326 914,37	3 258 391,27	68 523,10
51	29 632 698,88							3 326 914,37	3 265 179,58	61 734,79
52	26 367 519,30							3 326 914,37	3 271 982,04	54 932,33
53	23 095 537,26							3 326 914,37	3 278 798,67	48 115,70
54	19 816 738,59							3 326 914,37	3 285 629,50	41 284,87
55	16 531 109,09							3 326 914,37	3 292 474,56	34 439,81
56	13 238 634,52							3 326 914,37	3 299 333,88	27 580,49
57	9 939 300,64							3 326 914,37	3 306 207,50	20 706,88
58	6 633 093,14							3 326 914,37	3 313 095,43	13 818,94
59	3 319 997,71							3 326 914,37	3 319 997,71	6 916,66
60	0,00							3 326 914,37	3 326 914,37	0,00

Tabela 8: Resumo Plano de Amortização (simulação) – Custos do capital (WACC)

ANO	1. Capital em dívida	2. Juro	3.Capital	4. Prestação	5.Capital em Dívida
0	187 459 660,06	-	0,00	-	187 459 660,06
1	187 459 660,06	4 279 923,14	35 643 049,34	39 922 972,48	151 816 610,72
2	151 816 610,72	3 378 565,42	36 544 407,06	39 922 972,48	115 272 203,66
3	115 272 203,66	2 454 413,76	37 468 558,73	39 922 972,48	77 803 644,93
4	77 803 644,93	1 506 891,72	38 416 080,76	39 922 972,48	39 387 564,17
5	39 387 564,17	535 408,31	39 387 564,17	39 922 972,48	0,00
	TOTAL	12 155 202,35	187 459 660,06	199 614 862,41	

8.2. PROJEÇÕES FINANCEIRAS

8.2.1. Custos

O custo com combustível (**Gás Natural Veicular**) apesar de ainda se mostrar relativamente significativo, o mesmo teve uma redução de cerca de 50% se comparado com o custo do diesel. O maior custo financeiros seria com o serviço da dívida. Os custos com a gestão do projecto e a instalação do sistema de gestão da frota, representam quase cerca de 3% dos custos mensais do projecto.

Tabela 9. Estrutura de custos de produção

N/O	DESCRIÇÃO	CUSTO/ MÊS	2022	2023	2024	2025	2026
1	Custos	22 638 513,79	88 508 142,48	88 508 142,48	88 508 142,48	88 508 142,48	88 508 142,48
1,1	Sistema de Gestão Frotas	49 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00	588 000,00
1,2	Implementação e Gestão do projecto	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,3	Seguros	175 175,00	2 102 100,00	2 102 100,00	2 102 100,00	2 102 100,00	2 102 100,00
1,4	Despesas Administrativas/Transportadores	1 562 589,17	18 751 070,00	18 751 070,00	18 751 070,00	18 751 070,00	18 751 070,00
1,5	Consumo de Combustível GNV	2 262 000,00	27 144 000,00	27 144 000,00	27 144 000,00	27 144 000,00	27 144 000,00
1,6	Amortizações	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,7	Serviço da Dívida (SIMULAÇÃO)	18 589 749,62	39 922 972,48	39 922 972,48	39 922 972,48	39 922 972,48	39 922 972,48

9. DEMOSTRAÇÃO DE RESULTADOS

Os proveitos serão sustentados pela receita resultante da amortização direta na compra do GNV e publicidade nos autocarros.

Tabela 10. Demonstração de Resultados Previsionais

DESIGNAÇÃO	2022	2023	2024	2025	2026
PROVEITOS TOTAIS	182 581 440,00	183 865 632,00	185 214 033,60	186 629 855,28	188 116 468,04
RETENÇÃO NA FONTE DO GNV	25 683 840,00	26 968 032,00	28 316 433,60	29 732 255,28	31 218 868,04
PAGAMENTO DIRECTO DOS TRANSPORTADORES	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00
RECEITA DE PASSAGENS/TRANSPORTADORES	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00
RECEITA DE PUBLICIDADE	882 000,00	882 000,00	882 000,00	882 000,00	882 000,00
CUSTOS TOTAIS	88 508 142,48	88 508 142,48	88 508 142,48	88 508 142,48	88 508 142,48
AMORTIZAÇÕES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RAI	94 073 297,52	95 357 489,52	96 705 891,12	98 121 712,80	99 608 325,56
IMPOSTOS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
RESULTADOS LÍQUIDOS	94 073 297,52	95 357 489,52	96 705 891,12	98 121 712,80	99 608 325,56
CASH FLOW DE EXPLORAÇÃO	94 073 297,52	95 357 489,52	96 705 891,12	98 121 712,80	99 608 325,56

10. PROJEÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA

A Demonstração dos Fluxos de Caixa (DFC) mostra quanto dinheiro entra e sai do projecto ao longo de um determinado período. Demonstra até quanto o projecto pode gerar receitas para pagar suas operações e de crescer no futuro.

Tabela 11: Mapa de fluxos de caixa método directo

	Ano 5	Ano 4	Ano 3	Ano 2	Ano 1
Fluxo de caixa das actividades operacionais					
Receita da Retenção no consumo de GNV	31 218 868,04	29 732 255,28	28 316 433,60	26 968 032,00	25 683 840,00
Coparticipação dos Transportadores para amortização	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00	14 700 000,00
Receita da venda de passagens (Receita dos Transportadores)	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00	141 315 600,00
Serviços de Publicidade	882 000,00	882 000,00	882 000,00	882 000,00	882 000,00
Total das entradas	188 116 468,04	186 629 855,28	185 214 033,60	183 865 632,00	182 581 440,00
Saídas					
Sistema de Gestão de Frotas	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)
Manutenção	(25 683 840,00)	(25 683 840,00)	(25 683 840,00)	(25 683 840,00)	(25 683 840,00)
Seguros	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)
Desembaraço aduaneiro	-	-	-	-	(32 232 200,00)
Custo com o Consumo de combustível GNV	(27 144 000,00)	(27 144 000,00)	(27 144 000,00)	(27 144 000,00)	(27 144 000,00)
Despesas Administrativas e Remuneração dos Transportadores	(18 751 070,00)	(18 751 070,00)	(18 751 070,00)	(18 751 070,00)	(18 751 070,00)
Despesas com reparações e substituição de Pneus	-	-	-	-	-
Gestão do Projecto	-	-	-	-	-
Outros custos	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)	(2 102 100,00)
Total de saídas	(50 687 270,00)	(50 687 270,00)	(50 687 270,00)	(50 687 270,00)	(82 919 470,00)
Caixa líquida gerada pelas actividades operacionais	137 429 198,04	135 942 585,28	134 526 763,60	133 178 362,00	99 661 970,00
Fluxo de caixa das actividades de investimento					
Aquisição de activos tangíveis e intangíveis	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)	(226 969 984,70)
Juros e rendimentos similares	-	-	-	-	-
Caixa líquida gerada pelas actividades de investimento	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)	(588 000,00)	(226 969 984,70)
Fluxo de caixa das actividades de financiamento					
Empréstimos obtidos	-	-	-	151 816 610,72	187 459 660,06
Juros e gastos similares	-	-	-	(3 378 565,42)	(4 279 923,14)
Caixa líquida gerada pelas actividades de financiamento	-	-	-	148 438 045,30	183 179 736,92
Variação de caixa e equivalentes de caixa	136 841 198,04	135 354 585,28	133 938 763,60	281 028 407,30	55 871 722,22
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	606 193 478,39	470 838 893,11	336 900 129,51	55 871 722,22	-
Caixa e equivalentes de caixa no fim do exercício	743 034 676,44	606 193 478,39	470 838 893,11	336 900 129,51	55 871 722,22

De acordo com o mapa de DFC acima, as actividades operacionais geraram fluxos de caixa positivo durante a vida útil do projecto, o que torna o projecto atractivo. As actividades de investimentos demonstram os investimentos efectuados no início do projecto.

10.1. PROJEÇÃO DA RECEITA GERADA PARA O FUNDO DE MANUTENÇÃO DO PROJECTO

10.1.1 Receita directa através da amortização dos 49 autocarros

Tabela 12: Simulação do modelo de Acordo a adotar entre o Conselho Executivo Provincial e a PETROMOC

ACORDO PARA A RETENCAO NA FONTE DA % DE AMORTIZACAO DOS AUTOCARROS

DESCRIÇÃO	Unidade	VALOR
Quantidade de Viaturas	Un	49
Periodo minimo de trabalho p/ mês	dia	26
Consumo minimo de CNG estabelecido por Viatura p/ dia	Leqs/dia	60
Consumo minimo de CNG estabelecido por Viatura p/ mês	Leqs/mês	1 560
Quantidade estimada de CNG por ano P/ 49 Autocarros	Leqs/ano	917 280
Quantidade estimada de CNG para o projecto [60 meses]	Leqs/ 5 anos	4 586 400
Preço Actual do GNV *	MT/Leq	30,00
Taxa de amortização directa no combustivel p/autocarro	MT/Leq	28,00
Duração do Projecto	Meses	60

DESPESA DIRECTA C/COMBUSTIVEL (CNG+TAXA DE AMORTIZACAO DIRECTA)			
Descrição	QTD GNV/MÊS Leqs	Preço a pagar L/eq	TOTAL/MES
Custo de Consumo de GNV p/49 minibuses/preço do mercado	76 440	30,00	2 293 200,00
Amortização/Retenção na Fonte no consumo de GNV	76 440	28,00	2 140 320,00
TOTAL DESPESA C/COMBUSTIVEL + % DE AMORTIZAÇÃO DIRECTA			4 433 520,00

RESUMO: RECEITA P/AORTIZAÇÃO DOS AUTOCARROS	VALOR
RECEITA TOTAL DA RETENÇÃO NO CONSUMO DE GNV P/MES	2 140 320,00
PAGAMENTO PELOS TRANSPORTADORES/MÊS	1 225 000,00
PRESTAÇÃO DO EMPRESTIMO A BANCA/MÊS (SIMULAÇÃO)	3 326 914,37
SALDO MENSAL	38 405,63

O modelo de negócio adoptado, permite que o projeto recupere directamente da fonte através do abastecimento de combustível cerca de **2 140 320,00MT por mês o correspondente a 64% do valor da prestação mensal.**

Este conceito, torna o projeto fiável com capacidade para ser sustentável e reduz o risco do incumprimento dos desembolsos das prestações.

11. ANÁLISE DA VIABILIDADE

Os indicadores de viabilidade foram calculados com base nas projeções dos fluxos de caixa actualizados a uma taxa convencional de atratividade de 3% onde foram previstos, o custo de remuneração de capitais, o risco do negócio e a taxa de inflação.

Tabela 14. Indicadores de Viabilidade

Período	FLUXO DE CAIXA	SALDO	FLUXO DESCONTADO	SALDO
0	-187,459,660.06	-187,459,660.06	-187,459,660.06	-187,459,660.06
1	55,871,722.22	-131,587,937.84	45,424,164.40	-142,035,495.66
2	281,028,407.30	149,440,469.45	185,754,780.42	43,719,284.76
3	133,938,763.60	283,379,233.05	71,976,537.60	115,695,822.37
4	135,354,585.28	418,733,818.33	59,136,079.19	174,831,901.56
5	136,841,198.04	555,575,016.38	48,606,159.82	223,438,061.38
TAXA DE DESCONTO	3%			
VAL	492,555,115.28			
TIR	68.32%			
PAYBACK SIMPLES	0.88			
PAYBACK DESCONTADO	-1.60			
IRP	263%			

11.1. VALOR ACTUAL LIQUIDO (VAL)

O **VAL = 492 555 115, 28MT**. Está-se perante um Projecto economicamente viável, uma vez que o VAL é positivo, o que permite cobrir o investimento inicial, bem como a remuneração mínima para os operadores.

Para o caso do presente projecto, tomou-se como investimento total o montante de 187 459 660,06 MT correspondente ao valor do investimento, a uma taxa mínima de atractividade de 3%.

12. ANÁLISE DO RISCO

12.1. RISCO

O estudo mostra que a Unidade Autónoma de Gestão de Carreiras será economicamente viável, tendo em conta os resultados económicos previsionais. Os níveis dos indicadores reservam uma margem de cobertura dos riscos resultantes de uma possível ocorrência de um cenário pessimista.

12.2. ANALISE FOFA

Apresentamos a seguir a nossa abordagem sobre os riscos que prevemos neste projecto, que são acompanhados com as respostas de mitigação apropriadas.

Nossa abordagem de gestão de riscos centrada no método “**FOFA**”, incorpora um processo de análise multidisciplinar, que cobre os principais riscos.

Tabela 15 – Análise FOFA do Projecto de Mobilidade Sustentável

FORÇAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Benefícios ecológicos e económicos (combustível mais barato e menos emissor de poluentes, em comparação com gasolina e gasóleo). • Existem hoje no País cerca de 2400 veículos movidos a gás natural, dentre viaturas de transporte público, viaturas particulares e do estado; • O uso de veículos a gás natural, foi introduzido em Moçambique em 2010 e hoje contamos com 10 anos de experiência; • Potencial energético significativo de gás natural em Moçambique; • Crescente aumento da indústria com necessidades energéticas do gás natural; 	<ul style="list-style-type: none"> • Existência do Fundo Especial da Sasol para a promoção e massificação do Gás Natural; • Disponibilidade do recurso no País, e independência relativamente a outros <i>players</i>. • Documentos legais de base para promoção da utilização de GNC já existentes. • Apoio internacional à medida, por via da redução de emissões de GEE. • Efeito <i>win-win</i> para o ambiente, segurança e saúde dos habitantes, e apoio à competitividade: <ol style="list-style-type: none"> a. Poupanças nas importações de combustíveis b. Promoção de postos de trabalho diretos e indiretos c. Redução de custos com combustíveis d. Apoio ao cumprimento de metas de redução de emissões de GEE e. Redução nos custos de manutenção automóvel

<ul style="list-style-type: none"> • Crescente sensibilização para a aquisição de transportes colectivos de passageiros movidos a gás natural; • GNV apresenta claras vantagens de preço, de segurança e de ambiente; • Crescente aumento da cultura ambiental, usando combustíveis limpos e seguros; • Aumento da taxa de motorização no País e, em particular, na área metropolitana de Maputo 	<p>f. Redução nas doenças associadas à poluição automóvel.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alteração do paradigma energético, possibilitando o surgimento de soluções inovadoras, mormente no sector dos transportes; • Efeito dinamizador do aproveitamento do potencial endógeno e do aumento da eficiência energética nos transportes; • Promoção de medidas para a redução dos gases com efeito de estufa (diminuição da pegada de carbono); • Redução dos custos (US dólares) de importação de combustíveis (gasolina e gasóleo); • Variação elevada do preço petróleo no mercado mundial;
<p>FRAQUEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inexistência de uma rede de abastecimento de Gás Natural Veicular. • Insuficientes Recursos Humanos qualificados para a conversão e abastecimento de veículos CNG. • Falta de apoio financeiro para desenvolver as infraestruturas necessárias à implementação do projecto. • Falta de isenção fiscal do projecto; • Elevada dependência energética do exterior, baseada nos combustíveis fósseis (gasolina e gasóleo); • Défice de articulação entre os sistemas de transportes e ocupação urbana. • Resistência do transporte em adoptar veículos movidos a GNV ou híbridos; 	<p>AMEAÇAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ceticismo dos condutores. • Não aprovação das condições de excepção propostas no projecto-piloto; • Restrições orçamentais com consequências no preço e no serviço de transporte colectivo prestado. • Custos das infraestruturas e equipamentos do CNG;

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Muito poucas estações de abastecimento de GNV no País;• Fraca informação pública sobre GNV e suas vantagens (potencial);• Muito poucas oficinas mecânicas de automóveis especializadas em veículos a GNV, incluindo fornecimento de acessórios;• Redução espaço da bagageira para veículos GNV ligeiros• A localização do Posto de Abastecimento de Gás Natural, no Distrito de Vilanculos, representa um desafio para a cobertura das rotas prioritárias ao nível da Província; | |
|--|--|

13. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

13.1. CONCLUSÕES

Uma vez que as análises indicam uma consistência muito forte e válida, tomando em conta a avaliação do mercado de transportes, a inserção do projecto no contexto de muita demanda, a demonstração dos resultados, podemos destacar as seguintes conclusões:

- a) Com base no estudo da demanda realizado, podemos concluir que o projecto é viável e mostra uma boa consistência no modelo de captação da receita directa, que chega aos 64% do valor da prestação mensal;
- b) A parceria estratégica entre o Conselho Executivo Provincial e a empresa Petromoc, reveste-se de capital importância para a implantação e gestão do Gasoduto Virtual, principal fonte de abastecimento do combustível (GNV) a curto prazo;
- c) A adopção da taxa de juro especial reduz o custo do valor e permite que os operadores paguem uma prestação razoável para amortização dos autocarros;
- d) As projecções financeiras bem como a análise de viabilidade mostram que o projecto é viável, pese embora os riscos, tanto em termos de inflação ou redução dos cash flow, o que leva a concluir que os resultados são positivos o que também encoraja a sua implementação.

13.2. RECOMENDAÇÕES

Face as discussões apresentadas nas conclusões, solicita-se a autorização para a implementação do projecto, começando pela fase piloto, pois, a abordagem definida poderá trazer ganhos para o sistema de Transporte e Mobilidade na Província, para além de permitir a criação de bases para a introdução da nova Matriz Energética para o sistema de transporte.

Nestes termos, é de se propor a sua aprovação e implementação.

Inhambane, Julho de 2021

ANÚNCIOS JUDICIAIS E OUTROS

Areias Mbau, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de dia catorze de Julho de dois mil e vinte e um, reuniu pelas nove horas e um quarto, na sua sede social, sita na Avenida de Angola, número dois mil e novecentos na cidade de Maputo, assembleia geral, em sessão extraordinária, da Areias Mbau, Limitada, com o capital social de vinte mil meticais, matriculada na Conservatória do Registo de Entidade Legais, sob NUEL 101184951, deliberaram, a cessão de quotas no valor de 2.000,00MT (dois mil meticais), pertencente ao sócio Steffen Rogstad Kasa, que cede a totalidade da sua quota que possui na sociedade, á favor do senhor: Pitber, Limitada. E por sua vez a sócia Pitber, Limitada unifica as suas quotas.

Em consequência dessa cessão de quotas verificada, é alterada a redacção do artigo dos estatutos, o qual passa a ter a seguinte nova redacção:

.....

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, inteiramente subscrito e realizado, é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), representado por dois quotas integralmente subscritas pelos sócios nas seguintes proporções:

- a) Uma quota no valor de 19.000,00MT (dezanove mil meticais), pertencente a sócia – Pitber, Limitada;
- b) Uma quota no valor de 1000,00MT (mil meticais), pertencente a sócia Fátima Cassamo Arrone Mamudo.

Maputo, 14 de Junho de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

=====

Auto AZ Engen – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 13 de Dezembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101669246, uma entidade denominada denominação Auto AZ Engen – Sociedade Unipessoal, Limitada.

É celebrado o presente contrato de constituição de sociedade, nos termos do artigo 90 do Código Comercial, por:

Azarias Benedito Pascoal, casado, maior de idade, de nacionalidade moçambicana, natural da cidade de Maputo, residente no bairro de Belulane, casa n.º, distrito de Boane, titular do Bilhete de Identidade n.º 100101217171B, emitido a 22 de Novembro de 2021, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade da Matola.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e sede)

A sociedade adopta a denominação social de Auto AZ Engen – Sociedade Unipessoal, Limitada e tem a sua sede no distrito de Boane, n.º, bairro Belulane, podendo transferir a sua sede para qualquer outro ponto do território nacional ou para o estrangeiro.

ARTIGO SEGUNDO

(Duração)

A sociedade durará por tempo indeterminado, contando o seu início a partir da data da sua constituição.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto)

Um) A sociedade tem por objecto as seguintes actividades económicas:

- a) Manutenção e reparação de máquina e equipamentos;
- b) Aluguer de veículos automóveis;
- c) Consultoria técnica, científica e similares não especificadas;
- d) Aluguer de outras máquinas e equipamentos não especificadas sem operador;
- e) Outras actividades de serviços pessoais não especificadas;
- f) Manutenção e reparação de motociclos de suas peças e acessórios.

Dois) A sociedade poderá ainda exercer outras actividades conexas ao objecto principal em que os sócios acordem, podendo ainda praticar todo e qualquer acto de natureza lucrativa não proibido por lei, uma vez obtidas as necessárias autorizações.

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticais), que corresponde a 100% das quotas da empresa, pertencente a Azarias Benedito Pascoal.

ARTIGO QUINTO

(Administração)

A administração, actos de assinatura de expedientes e representação serão exercidos por Azarias Benedito Pascoal.

ARTIGO SEXTO

(Casos omissos)

Os casos omissos serão regulados pela legislação vigente na Republica de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

=====

Caretakers & Catering, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 15 de Dezembro de 2021, nos termos do artigo 90 do Código Comercial, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101668509, uma entidade denominada Caretakers & Catering, Limitada, que se rege pelas cláusulas seguintes:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e sede)

A sociedade adopta a denominação de Caretakers & Catering, Limitada, ou C&C LDA e têm a sua sede na rua de Bagamoyo, n.º 42, 1.º andar, na cidade de Maputo e em Tete Moatize em Cateme.

ARTIGO SEGUNDO

(Objecto social)

A sociedade tem como objecto principal o exercício de actividades de governanta de casas, empresas, instituições, casas de misericórdia, cuidadora de infantes e jovens, gestão de projectos em regime de contratada, importação e exportação de todo tipo de produtos, bens e equipamentos; serviços de procurement, logística e limpeza em casas, edifícios, empresas e em equipamentos; serviços de restauração, charcutaria, talhoaria e peixaria; desenvolvimento e gestão de projectos de agro-negócios e alimentos, apoio a projectos comunitários de saúde, cultura, serviços missionários e de educação.

ARTIGO TERCEIRO

(Capital social)

O capital social, inteiramente subscrito e realizado, é de mil meticais, representado por duas quotas integralmente subscritas pelos sócios nas seguintes proporções: (i) Lidiia Mashchits, solteira, maior, de nacionalidade Russa, portadora do Passaporte n.º 75 3496685, emitido na Federação Russa, a 26 de Julho de 2016, neste acto representada pelo senhor Emmanuel Alexandre portador do Bilhete de Identidade n.º 110101340734N, emitido a 5 de Setembro de 2013, com uma quota no valor de novecentos meticais; (ii) Anyetta Rybina, solteira, de nacionalidade americana, portadora do Passaporte n.º 654482759, emitido em 23 de Junho de 2020, pelo Departamento do Estado Americano, neste acto representada pelo senhor Emmanuel Alexandre, portador do Bilhete de Identidade n.º 110101340734N, emitido a 5 de Setembro de 2013, com uma quota no valor de cem meticais.

ARTIGO QUARTO

(Aumento do capital social)

O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, mediante entradas em numérico ou em espécie.

ARTIGO QUINTO

(Suprimentos)

Não se poderá exigir dos sócios prestações suplementares.

ARTIGO SEXTO

(Divisão e cessão de quotas)

Dependem do consentimento da sociedade as cessões e divisões de quotas.

ARTIGO SÉTIMO

(Administração e gerência)

A administração da sociedade será exercida pela sócia Lidiia Mashchits que assume as funções de sócia gerente, e nomeia e designa como procurador o senhor Emmanuel Alexandre que desde agora dispõe dos mais amplos poderes legalmente consentidos para a prossecução do objecto social, designadamente, quanto ao exercício da gestão corrente da sociedade e a representação da sociedade em todos os seus actos, activa e passivamente, em juízo e fora dele, tanto na ordem jurídica interna como internacionalmente, com a remuneração que vier a ser fixada. Para obrigar a sociedade em actos e contractos, basta a assinatura do procurador Emmanuel Alexandre.

ARTIGO OITAVO

(Amortização de quotas)

A sociedade poderá amortizar as quotas dos sócios que não queiram continuar associados.

ARTIGO NONO

(Assembleia geral)

A assembleia geral é composta por todos os sócios. as deliberações da assembleia geral serão tomadas por maioria absoluta dos votos.

ARTIGO DÉCIMO

(Ano social e balanços)

O exercício social coincide com ano civil.

ARTIGO DÉCIMO PRIMEIRO

(Fundo de reserva legal)

Dos lucros de cada exercício, deduzir-se-á em primeiro lugar a percentagem legalmente fixada para constituir o fundo de reserva legal.

ARTIGO DÉCIMO SEGUNDO

(Dissolução)

A sociedade só se dissolve nos casos previstos na lei e por acordo entre os sócios.

ARTIGO DÉCIMO TERCEIRO

(Liquidação)

Em caso de dissolução da sociedade, todos os sócios serão liquidatários.

ARTIGO DÉCIMO QUARTO

(Casos omissos)

Em todo omissos, a sociedade regular-se-á nos termos da legislação aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 15 Dezembro 2021. — O Conservador, *Ilegível*.

Concord Offshore Plus, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação e por acta avulsa, de dois de Novembro de dois mil e vinte, em reunião da Assembleia Geral Extraordinária da sociedade Concord Offshore Plus, Limitada, com sede na Avenida 16 de Junho, no bairro Cimento, nos escritórios da Great Business, Limitada, cidade de Pemba, província de Cabo Delgado, matriculada sob o número mil setecentos vinte e nove, à folhas cento sessenta e oito verso, do livro C traço quatro e número dois mil setenta e dois, à folhas cento e sessenta e dois e seguinte, do livro E traço doze, cujo capital social é de 14.562.442,00MT (catorze milhões, quinhentos sessenta e dois mil, quatrocentos quarenta e dois meticais) representado a totalidade do capital social da sociedade e pertencente aos sócios: Eurofin Strongeagle M1, Concord Training Limited e Nicolas Frank Werner Daniel, foi deliberado por unanimidade que se reunisse

em assembleia geral da sociedade, para validamente deliberar sobre aditamento ao objecto social.

Na sequência, por unanimidade foi deliberada que a sociedade passa a exercer a actividade de formação profissional dos marítimos. E em consequência disso fica alterado o artigo terceiro que passa a ter a seguinte nova redacção:

ARTIGO TERCEIRO

Objecto

Um) A sociedade tem por objecto:

- a) Inalterado;
- b) Inalterado;
- c) Inalterado;
- d) Inalterado;
- e) Formação profissional dos marítimos.

Dois) Inalterado.

Três) Inalterado.

De tudo não alterado mantém-se em vigor as disposições do pacto social inicial.

Está conforme.

Conservatória dos Registos de Pemba, 8 de Dezembro de 2021. — A Técnica, *Ilegível*.

Dardos – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 10 de Dezembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101665569, uma entidade denominada denominação Dardos – Sociedade Unipessoal, Limitada, por:

Rogério João Cutane, casado, com Anna Caroline Almeida de Souza Cutane em comunhão geral de bens, nascido aos catorzes de Outubro de mil novecentos e oitenta e três, nacionalidade moçambicana, portador do Bilhete de Identidade n.º 110100234888I, emitido a 27 de Julho de dois mil e vinte um, com domicílio no bairro de Bagamoyo, casa número cinquenta, quarteirão vinte e sete, distrito municipal KaMubukwana, Maputo.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação, sede e duração)

Um) A sociedade adopta a denominação de Dardos – Sociedade Unipessoal, Limitada.

Dois) A sociedade tem a sua sede na Avenida 25 Setembro, n.º 2049, 7.º andar, flat 92, distrito municipal Kampfumo, cidade de Maputo, podendo, por simples decisão ou deliberação da administração, abrir ou encerrar delegações, filiais, sucursais, agências ou outras

formas de representação social no país ou no estrangeiro, bem como transferir a sua sede para outro local do território nacional, depois de obtidas as necessárias autorizações das autoridades competentes;

Três) A sua duração será por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da constituição.

ARTIGO SEGUNDO

(Objecto)

A sociedade tem por objecto:

- a) Gestão imobiliária, hotelaria, turismo e catering;
- b) Prestação de serviços de transporte e logística;
- c) Agricultura, agro-negócios e comércio de produtos agrícolas;
- d) Importação exportação de diversos equipamentos;
- e) Elaboração de projectos e programas de apoio institucional;
- f) Coordenação e realização de cursos de formação e de capacitação profissional;
- g) Prestações de serviços de gestão de participações sociais em outras sociedades, representação de outras sociedades e direitos incluindo a representação de marcas e patentes;
- h) Prestação de serviços na áreas de consignações, mediação, angariação de investimentos, agenciamento, intermediação, representação e *procurement*.

ARTIGO TERCEIRO

(Capital)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticais), correspondente a 100%, pertencente ao sócio único Rogério João Cutane.

ARTIGO QUARTO

(Administração)

A administração, gestão da sociedade e sua representação, em juízo e fora dele, activa e passivamente, passa a cargo do sócio único Rogério João Cutane, que desde já fica nomeado administrador.

ARTIGO QUINTO

(Assembleia geral)

Por deliberação do socio único pode ser exigida prestações suplementares até a um montante global igual ao dobro do capital social.

ARTIGO SEXTO

(Dissolução)

A sociedade só se dissolve nos termos fixados pela lei.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Eden Housing, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia vinte e quatro de Novembro de dois mil e um foi matriculada na Conservatória do Registo de Entidades Legais sob NUEL 101607615 a sociedade Eden Housing, Limitada.

Constituída por um documento particular a reger-se pelas seguintes cláusulas:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e duração)

Um) A sociedade adopta a denominação Eden Housing, Limitada.

Dois) A sua duração é por tempo indeterminado, contado a partir da data de sua legalização.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede)

Um) A sociedade tem a sua sede ao longo da EN1, cidade de Xai-Xai, bairro 3, de Inhamissa.

Dois) A gerência poderá mudar a sede social para qualquer outro local, e abrir sucursais, filiais, delegações ou outras formas de representação, quer no estrangeiro quer no território nacional.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto social)

Um) A sociedade tem como objecto social principal:

- a) Construção civil;
- b) Prestação de serviços na área de construção civil;
- c) Comércio imobiliário.

Dois) A sociedade poderão exercer quaisquer outras actividades pretendidas, desde que se obtenham as necessárias autorizações das autoridades competentes, bem como pode associar-se, seja qual for a forma de associação, com outras empresas ou sociedades, para desenvolvimento de projectos.

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito, é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), correspondente à soma de quatro quotas de valor nominal igual e pertencentes aos sócios José Tamele (vinte e cinco por cento), Júlio Salomão Massochua (vinte e cinco por cento), Fernando Manuel Duvane (vinte e cinco por cento) e Egídio Adorêncio Tamele (vinte e cinco por cento).

ARTIGO QUINTO

(Administração e gerência da sociedade)

Um) A gerência social, dispensada de caução, será exercida por todos os sócios, obrigando a sociedade em todos os actos e contratos, com a assinatura destes.

Dois) A gerência será remunerada conforme vier a ser deliberado pelos sócios, podendo consistir em participação nos lucros, se assim vier a ser definido.

Três) Compete à gerência exercer os mais amplos poderes de administração e representação da sociedade, sem reservas, em juízo ou fora dele, activa e passivamente, podendo praticar todos os actos atinentes à realização do objecto social, excepto aqueles que a lei ou os estatutos reservem à assembleia geral.

Quatro) A sociedade vincula-se com a assinatura de todos os sócios.

O Técnico, *Ilegível*.

El Services, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por deliberação de dois do mês de Novembro de dois mil e vinte e um dos sócios da El Services, Limitada, matriculada junto da Conservatória do Registo das Entidades Legais sobre o NUEL 100664534 (um, zero, zero, seis, seis, quatro, cinco, três, quatro) e com capital social e integralmente subscrito e realizado de 5.000.000,00MT (cinco milhões de meticais), foram nomeados os seguintes membros do conselho de administração:

- a) Presidente do conselho de administração: Aniceto Delton Joaquim Mataruca;
- b) Administrador executivo: Amade Abdulahe;
- c) Administrador executivo: Jorge Moisés Verdelho Basílio;
- d) Administrador não executivo: José António da Silva Vieira.

Maputo, 9 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

EJM Soluções – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 12 de Outubro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101665372, uma entidade denominada denominação EJM Soluções – Sociedade Unipessoal, Limitada.

É celebrado o presente contrato de sociedade, nos termos do artigo 90 do Código Comercial, por:

Elone Jacinto Amaral Malajissa, solteiro, natural de Maputo, residente na Avenida na cidade de Maputo, bairro Costa do Hulene

C, apartamento 48, casa n.º 106, portador do Bilhete de Identidade n.º 1102056924711, emitido a 16 de Dezembro de 2015 e válido até 1 de Junho de 2022, na cidade de Maputo.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação)

A sociedade adopta a denominação EJM Soluções – Sociedade Unipessoal, Limitada

ARTIGO SEGUNDO

(Sede e duração)

A sociedade tem a sua sede na cidade de Maputo, bairro Central, Avenida Josina Machel n.º 176, e tem um tempo indeterminado.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto da sociedade)

Um) A sociedade tem como objecto:

- Venda de materiais de escritório e consumíveis;
- Manutenção de equipamento informático;
- Manutenção e reparação de ar-condicionado;
- Trabalhos gráficos;
- Actividades de limpeza geral em edifícios e jardinagem.

Dois) A sociedade poderá ainda desenvolver outras actividades comerciais, serviços conexos, complementares ou subsidiárias ao objecto principal.

ARTIGO QUARTO

(Capital)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é no valor de 10.000,00MT (dez mil meticais), correspondente a 100%, do capital social, pertencente ao sócio Elone Jacinto Amaral Malajissa.

ARTIGO QUINTO

(Administração)

Um) A gerência e a representação da sociedade em juízo e fora dele, activa ou passivamente será exercida por um administrador e fica nomeado desde já o senhor, Elone Jacinto Amaral Malajissa.

Dois) A administração constitui procuradores da sociedade e delegar neles no todo ou em parte os seus poderes para a prática de actos determinados ou categorias de actos a delegar entre si e os respectivos poderes para determinados negócios ou espécie de negócio.

Três) Para actos para de mero expediente, basta a assinatura do administrador ou de um procurador.

ARTIGO SEXTO

(Casos omissos)

Os casos omissos serão regulados pela legislação comercial vigente e aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

EP Consultores & Serviços – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 16 de Dezembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101668924, uma entidade denominada denominação EP Consultores & Serviços – Sociedade Unipessoal, Limitada.

É celebrado nos termos do artigo 90 do Código Comercial, o presente contrato de constituição de sociedade unipessoal por quota de responsabilidade limitada pelo sócio:

Elísio Ellis Ferreira Pechisso, de nacionalidade moçambicana, portador do Bilhete de Identidade n.º 040100866129F, emitido pelo Arquivo de Identificação de Chimoio, a 14 de Fevereiro de 2020, residente no bairro Nhamadjessa, cidade de Chimoio, Manica.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação social)

A sociedade adopta a denominação de EP Consultores & Serviços – Sociedade Unipessoal, Limitada.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede social)

Um) A sociedade tem a sua sede na rua 17 de Julho Chimoio, Manica - Moçambique.

Dois) O sócio poderá decidir a mudança da sede social e assim criar quaisquer outras formas de representação, onde e quando o julgue conveniente, em conformidade com a legislação em vigor.

Três) A sociedade poderá abrir uma ou mais sucursais em qualquer canto do país ou no estrangeiro, desde que obtenha as devidas autorizações.

ARTIGO TERCEIRO

(Duração)

A sociedade é constituída por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da celebração da presente escritura pública.

ARTIGO QUARTO

(Objecto social)

Um) A sociedade tem por objecto:

- Consultoria em contabilidade;
- Consultoria administrativa;
- Auditoria e consultoria financeira;
- Consultoria em recursos humanos.

Dois) A sociedade poderá exercer outras actividades para além da principal, quando obtidas as devidas autorizações.

ARTIGO QUINTO

(Participações em outras empresas)

Por decisão da gerência é permitida, a participação da sociedade em quaisquer outras empresas societárias, agrupamentos de empresas, sociedades, *holdings*, *joint-ventures* ou outras formas de associação, união ou de concentração de capitais.

ARTIGO SEXTO

(Capital social)

O capital social, subscrito e integralmente realizado em dinheiro, é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), pertencente ao sócio único.

ARTIGO SÉTIMO

(Alteração do capital)

O capital social poderá ser alterado por uma ou mais vezes sob decisão da gerência.

ARTIGO OITAVO

(Prestações suplementares e suprimentos)

O sócio poderá fazer suprimentos de que esta carecer nos termos e condições da decisão do sócio.

ARTIGO NONO

(Administração e gerência)

Um) A administração, gerência e representação da sociedade em juízo e fora dele, activa e passivamente será exercida pelo próprio sócio da Empresa, senhor Elísio Ellis Ferreira Pechisso.

Dois) A sociedade fica obrigada em todos os seus actos e contratos pela uma assinatura do sócio.

Três) O sócio poderá delegar todos ou parte dos seus poderes de gerência a pessoas estranhas a sociedade desde que outorgue a procuração com todos os possíveis limites de competência.

Quatro) O gerente não poderá obrigar a sociedade em actos e contratos que não dizem respeito ao seu objecto social, nomeadamente letra de favor, fiança, livrança e abonações.

ARTIGO DÉCIMO

(Morte ou interdição)

Em caso de falecimento ou interdição do sócio, a sociedade continuará com os herdeiros ou representante do sócio falecido ou interdito os quais nomearão de entre si um que a todos represente na sociedade enquanto a quota permanecer indiviso.

ARTIGO DÉCIMO PRIMEIRO

(Aplicação de resultados)

Um) O exercício económico coincide com o ano civil e o balanço de contas de resultados será fechado com referência a trinta e um de Dezembro de cada ano e será submetido a apreciação do sócio.

Dois) Os lucros que se apurarem líquidos de todas as despesas e encargos sociais, separada a parte de cinco por cento para o fundo de reserva legal e separadas ainda de quaisquer deduções decididas pelo sócio serão da responsabilidade de gerência.

ARTIGO DÉCIMO SEGUNDO

(Dissolução da sociedade)

A sociedade dissolve-se por decisão do sócio ou nos casos fixados na lei e a sua liquidação será efectuada pelo gerente que estiver em exercício na data da sua dissolução.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. —
O Técnico, *Ilegível*.

FCS – Flight Cleaning Services, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 9 de Dezembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101664457, uma entidade denominada denominação FCS – Flight Cleaning Services, Limitada.

É celebrado o contrato de sociedade, nos termos do artigo noventa do Código Comercial, entre:

Osvaldo Boaventura Mutemba, casado, natural de Maputo, de nacionalidade moçambicana, residente em Ricatla, Marracuene, quarteirão 50, casa n.º 2583, portador de Bilhete de Identidade n.º 110104698467N; e

Pedro Arlindo, casado, natural de Namuno, de nacionalidade moçambicana, residente em Maputo, Avenida das Forças F.P.L.M, n.º 1726, quarteirão 50, casa 2583, portador de Bilhete de Identidade n.º 110100622058M.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação, sede e duração)

Um) A sociedade adopta a denominação de FCS – Flight Cleaning Services, Limitada, com a sede na Avenida Emilia Dausse, n.º 351, na cidade de Maputo.

Dois) A sociedade poderá transferir a sua sede para qualquer outro local, assim como poderá criar, deslocar e encerrar sucursais, agências, delegações ou outras formas de representação, dentro do território da República de Moçambique.

Tres) A sociedade é constituída por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da celebração do presente contrato.

ARTIGO SEGUNDO

(Objecto)

A sociedade tem por objecto o exercício da actividade de prestação de serviços de limpeza as aeronaves em toda sua abrangência permitida nos termos do regulamento da assistência em escala. Por simples deliberação da assembleia geral, a sociedade pode, também, exercer outras actividades conexas e acessórias a sua actividade principal.

ARTIGO TERCEIRO

(Capital social)

Um) O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de cinquenta mil meticais, correspondente à soma de duas quotas iguais, assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor de vinte e cinco mil meticais, representativa de cinquenta por cento do capital social, pertencente ao sócio Osvaldo Boaventura Mutemba;
- b) Uma quota no valor de vinte e cinco mil meticais, representativa de cinquenta por cento do capital social, pertencente ao sócio Pedro Arlindo.

Dois) O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, mediante novas entradas, por incorporação de reservas ou qualquer outra modalidade permitida por lei.

ARTIGO QUARTO

(Gerência)

Um) A administração, gestão da sociedade e sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, passam desde já a cargo dos sócios que são nomeados gerentes com dispensa de caução.

Dois) Os gerentes tem plenos poderes para nomear mandatários a sociedade, conferindo-lhes quando for o caso, os necessários poderes de representação.

Tres) A sociedade obriga-se pela assinatura de cada um dos sócios especialmente constituído nos termos e limites específico do respectivo mandato.

ARTIGO QUINTO

(Casos omissos)

Os casos omissos, serão regulados pelo Código Comercial em vigor República de Moçambique e demais legislação aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. —
O Técnico, *Ilegível*.

Ferragem Albazine – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 18 de Outubro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101635988, uma entidade denominada denominação Ferragem Albazine – Sociedade Unipessoal, Limitada, por:

Feliciano Estevão Nhantumbo, casado, de nacionalidade moçambicana, residente em Maputo, portador do Bilhete de Identidade n.º 110100160338I, emitido a 14 de Maio de 2019, pela Direcção de Identificação Civil de Maputo.

Que, pelo presente contrato, constitui uma sociedade unipessoal por quota de responsabilidade limitada, que reger-se-á pelos seguintes artigos:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação, sede e duração)

Um) A sociedade adopta a denominação de Ferragem Albazine – Sociedade Unipessoal, Limitada., e tem a sua sede no bairro Albazine, rua Salomão Machaque, n.º 143, rés-do-chão, cidade de Maputo, podendo por decisão do sócio abrir ou encerrar sucursais dentro ou fora do país quando for conveniente.

Dois) A sua duração será por tempo indeterminado, com início a data da celebração do contrato.

ARTIGO SEGUNDO

(Objecto)

Um) A sociedade tem como objecto as seguintes:

- a) Comércio de material de ferragem e construção;
- b) Prestação de serviços;
- c) Comércio geral com importação e exportação.

Dois) A sociedade poderá exercer quaisquer outras actividades, desde que para isso esteja devidamente autorizado nos termos da legislação em vigor na república de Moçambique.

ARTIGO TERCEIRO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é no valor de 100.000,00MT, correspondente a uma única quota, pertencente ao sócio Feliciano Estevão Nhamumbo mbo, equivalente a 100% do capital social.

ARTIGO QUARTO

(Administração e gerência)

A administração, gestão da sociedade e sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, será, exercida pelo sócio Feliciano Estevão Nhamumbo, que desde já fica nomeado administrador, com dispensa de caução. A sociedade obriga-se pela assinatura do único sócio.

ARTIGO QUINTO

(Herdeiros)

Em caso de morte, interdição ou inabilitação do sócio os seus herdeiros assumem automaticamente o lugar na sociedade com dispensa de caução, podendo estes nomear seus representantes se assim o entenderem, desde que obedeçam o preceituado nos termos da lei.

ARTIGO SEXTO

(Casos omissos)

Os casos omissos, serão regulados pela lei e legislação aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

GKI Logística & Transportes, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 23 de Setembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101620417, uma entidade denominada denominação GKI Logística & Transportes, Limitada, entre:

Ivan Dabi Gemuce, solteiro, de nacionalidade moçambicana, natural de Maputo, residente na cidade de Maputo, bairro Ferroviário, rua da Igreja, casa n.º 578, quarto 9, portador do Bilhete de Identidade n.º 110100221762B, emitido a 6 de Outubro de 2017, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade de Maputo;

Kaio Ivan Gemuce, solteiro, de nacionalidade moçambicana, natural de Maputo, residente na cidade de Maputo, Avenida Maguiguana n.º 1020, bairro Central, portador do Bilhete

de Identidade n.º 110108901101S, emitido a 26 de Dezembro de 2019, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade de Maputo. O menor será representado neste acto pelo pai Ivan Dabi Gemuce.

Constituem entre si uma sociedade de responsabilidade limitada que reger-se-á pelos seguintes artigos:

ARTIGO PRIMEIRO

Denominação e sede

A sociedade adopta a denominação de GKI Logística & Transportes, Limitada, e tem a sua sede na cidade de Maputo, bairro Central, Avenida Mohamed Sekou Toure n.º 1552, rés-do-chão, podendo abrir delegações ou quaisquer outras formas de representação, em qualquer parte do território nacional, ou no estrangeiro e reger-se-á pelos presentes estatutos e demais legislação aplicável.

ARTIGO SEGUNDO

Duração

A sua duração será por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da celebração do presente contrato.

ARTIGO TERCEIRO

Objecto

A sociedade tem por objecto:

- Transporte, logística, *procurement*, actividades de consultoria em gestão;
- Equipamento mobiliário, material de decoração de eventos, material de escritório, material informático;
- Venda de bebidas com importação e exportação;
- Venda dematerias de construção;
- Venda de minerais, produtos minerais.

ARTIGO QUARTO

Capital social

O capital social, integralmente subscrito em dinheiro, é de 20.000,00MT, (vinte mil meticais), dividido em duas quotas desiguais:

- Uma quota no valor nominal de 18.000,00MT (dezoito mil meticais), correspondente a 90% do capital social, pertencente a sócia Ivan Dabi Gemuce;
- Uma quota no valor nominal de 2.000,00MT (dois mil meticais), correspondente a 10% do capital social, pertencente ao sócio Kaio Ivan Gemuce.

ARTIGO QUINTO

Gerência

A administração, gestão da sociedade e sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente, será exercida pela sócia,

Ivan Dabi Gemuce desde já fica nomeada representante da sociedade com dispensa de caução, bastando a sua assinatura para obrigar a sociedade e com plenos poderes para nomear mandatário/s a sociedade.

ARTIGO SEXTO

Assembleia geral

A assembleia geral reúne-se ordinariamente uma vez por ano para apreciação e aprovação do balanço e contas do exercício findo e repartição de lucros e perdas e extraordinariamente quando as circunstâncias assim o exigirem.

ARTIGO SÉTIMO

Dissolução

A sociedade só se dissolve nos termos fixados pela lei ou por comum acordo.

ARTIGO OITAVO

Herdeiros

Em caso de morte, interdição ou inabilitação de um dos sócios da sociedade os seus herdeiros assumem automaticamente o lugar na sociedade com dispensa de caução, podendo estes nomear seu representante se assim o entender desde que obedeçam o preceituado nos termos da lei.

ARTIGO NONO

Casos omissos

Os casos omissos, serão regulados pela lei e em demais legislação aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Grupo Divina, Limitada

Certifico, que para efeitos de publicação do contrato de quinze de Agosto de dois mil e dezassete, registada na Conservatória do Registo de Entidades legais da Matola com NUEL 100895676, constituída uma sociedade por quotas entre Elsa Isménia Nhamumbo, solteira, maior, natural de Maputo, de nacionalidade moçambicana e residente na vila de Boane, que outorga por si e em representação da sua filha menor Sílvia Luciano Bebana, natural de Maputo e que se regerá pelas cláusulas seguintes:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação)

A sociedade adopta a denominação de Grupo Divina, Limitada, e que se regerá pelos presentes estatutos e demais legislações aplicáveis.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede)

A sociedade tem a sua sede na Avenida das Mangueiras número trezentos e noventa e nove, cidade da Matola.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto)

Um) A sociedade tem por objecto:

- a) Prestação de serviços na área de limpeza e recolha de resíduos sólidos;
- b) Manutenção de imóveis;
- c) Restauração.

Dois) A sociedade poderá exercer outras conexas ou subsidiárias da actividade principal desde que obtidas as necessárias autorizações das entidades competentes.

ARTIGO QUARTO

(Quotas)

O capital social é de vinte mil meticaís dividido em duas quotas desiguais distribuídas da seguinte forma:

- a) Uma quota no valor de dezassete mil meticaís, correspondente a oitenta e cinco por cento do capital social, pertencente à sócia Elsa Isménia Nhantumbo;
- b) Uma quota no valor de três mil meticaís, correspondente a quinze por cento do capital social, pertencente à sócia Sílvia Luciano Bebaná.

ARTIGO QUINTO

(Administração)

Um) A sociedade será administrada pela sócia Elsa Isménia Nhantumbo.

Dois) A sociedade fica obrigada pela assinatura do sócio ou pelo procurador especialmente designado para o efeito.

Está conforme.

Matola, 7 de Dezembro de 2021. — A Conservadora, *Ilegível*.

Hard Rock Mining – II CO, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de catorze de Dezembro de dois mil e vinte e um, da sociedade Hard Rock Mining – II CO, Limitada, com sede no bairro da Coop, rua C, n.º 46, 1.º andar, cidade de Maputo, com o capital social de cinquenta mil meticaís, matriculada na Conservatória das Entidades Legais sob o NUEL 101664732, deliberaram a cessão da quota no valor de dez mil meticaís, que

a sócia Rock Mineral – Sociedade Unipessoal, Limitada possuía no capital social da referida sociedade e que cedeu a senhora Ricardina Armando Mujovo.

Em consequência da cessão de quota fica alterado o artigo quarto do pacto social, que passa a ter a seguinte redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticaís), correspondente à soma de duas quotas divididas em partes desiguais assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 40.000,00MT (quarenta mil meticaís), representativo de 80% do capital social, pertencente à sócia Indico Ocean Resource Company, Limitada;
- b) Uma quota no valor nominal de 10.000,00MT (dez mil meticaís), representativo de 20% do capital social, pertencente à sócia Ricardina Armando Mujovo.

Maputo, 16 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Hard Rock Mining – III CO, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de catorze de Dezembro de dois mil e vinte e um, da sociedade Hard Rock Mining – III CO, Limitada, com sede no bairro da Coop, rua C, n.º 46, 1.º andar, cidade de Maputo, com o capital social de cinquenta mil meticaís, matriculada na Conservatória das Entidades Legais sob o NUEL 101664740, deliberaram a cessão da quota no valor de dez mil meticaís, que a sócia Rock Mineral – Sociedade Unipessoal, Limitada possuía no capital social da referida sociedade e que cedeu a senhora Ricardina Armando Mujovo.

Em consequência da cessão de quota fica alterado o artigo quarto do pacto social, que passa a ter a seguinte redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticaís),

correspondente a soma de duas quotas divididas em partes desiguais assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 40.000,00MT (quarenta mil meticaís), representativo de 80% do capital social, pertencente à sócia Indico Ocean Resource Company, Limitada;
- b) Uma quota no valor nominal de 10.000,00MT (dez mil meticaís), representativo de 20% do capital social, pertencente à sócia Ricardina Armando Mujovo.

Maputo, 16 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Hard Rock Mining – IV CO, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de catorze de Dezembro de dois mil e vinte e um, da sociedade Hard Rock Mining – IV CO, Limitada, com sede no bairro da Coop, rua C n.º 46, 1.º andar, cidade de Maputo, com o capital social de cinquenta mil meticaís, matriculada na Conservatória das Entidades Legais sob o NUEL 101664716, deliberaram a cessão da quota no valor de dez mil meticaís, que a sócia Rock Mineral – Sociedade Unipessoal, Limitada possuía no capital social da referida sociedade e que cedeu a senhora Ricardina Armando Mujovo.

Em consequência da cessão de quota fica alterado o artigo quarto do pacto social, que passa a ter a seguinte redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticaís), correspondente a soma de duas quotas divididas em partes desiguais assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 40.000,00MT (quarenta mil meticaís), representativo de 80% do capital social, pertencente à sócia Indico Ocean Resource Company, Limitada;
- b) Uma quota no valor nominal de 10.000,00MT (dez mil meticaís), representativo de 20% do capital social, pertencente à sócia Ricardina Armando Mujovo.

Maputo, 16 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Hard Rock Mining – V CO, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de catorze de Dezembro de dois mil e vinte e um, da sociedade Hard Rock Mining – V CO, Limitada, com sede no bairro da Coop, rua C, n.º 46, 1.º andar, cidade de Maputo, com o capital social de cinquenta mil meticaís, matriculada na Conservatória das Entidades Legais sob o NUEL 101664724, deliberaram a cessão da quota no valor de dez mil meticaís, que a sócia Rock Mineral – Sociedade Unipessoal, Limitada possuía no capital social da referida sociedade e que cedeu a senhora Ricardina Armando Mujovo.

Em consequência da cessão de quota fica alterado o artigo quarto do pacto social, que passa a ter a seguinte redacção:

.....

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticaís), correspondente a soma de duas quotas divididas em partes desiguais assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 40.000,00MT (quarenta mil meticaís), representativo de 80% do capital social, pertencente à sócia Indico Ocean Resource Company, Limitada;
- b) Uma quota no valor nominal de 10.000,00MT (dez mil meticaís), representativo de 20% do capital social, pertencente à sócia Ricardina Armando Mujovo.

Maputo, 16 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

=====

Hard Rock Mining – VI Co, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que, por acta de catorze de Dezembro de dois mil e vinte e um, da sociedade Hard Rock Mining – VI Co, Limitada, com sede no Bairro da Coop, Rua C, n.º 46, primeiro andar, cidade de Maputo, com o capital social de cinquenta mil meticaís, matriculada na Conservatória das Entidades Legais, sob o NUEL 101664813, deliberaram sobre a cessão da quota no valor de dez mil meticaís, que a sócia Rock Mineral – Sociedade Unipessoal, Limitada possuía no capital social da referida sociedade e que cedeu à senhora Ricardina Armando Mujovo.

Em consequência da cessão de quota, fica alterado o artigo quarto do pacto social, que passa a ter a seguinte redacção:

.....

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro, é de 50.000,00MT (cinquenta mil meticaís), correspondente à soma de duas quotas divididas em partes desiguais, assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 40.000,00MT (quarenta mil meticaís), representativa de 80% do capital social, pertencente à sócia Índico Ocean Resource Company, Limitada; e
- b) Uma quota no valor nominal de 10.000,00MT (dez mil meticaís), representativa de 20% do capital social, pertencente à sócia Ricardina Armando Mujovo.

Maputo, 16 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

=====

JAB Multiservice, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que, a 13 de Dezembro de 2021, foi matriculada, na Conservatória do Registo de Entidades Legais, sob NUEL 101669254, uma entidade denominada JAB Multiservice, Limitada.

É celebrado o presente contrato de constituição de sociedade, nos termos do artigo 90 do Código Comercial, entre:

Azarias Benedito Pascoal, casado, maior, de nacionalidade moçambicana, natural de Maputo, residente no bairro de Beluluane, distrito de Boane, titular de Bilhete de Identidade n.º 100101217171B, emitido a 22 de Novembro de 2021, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade da Matola;

Benedito Herculano Pascoal, solteiro, maior de idade, de nacionalidade moçambicana, natural de Maputo, residente no bairro Matola F, casa n.º 78, quarto 11, cidade da Matola, titular de Bilhete de Identidade n.º 100101883209Q, emitido a 26 de Outubro de 2018, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade da Matola; e

João Frederico Francisco Mboa, solteiro, maior, de idade nacionalidade moçambicana, natural de Maputo, residente no bairro

Matola F, casa n.º 715, quarto 9, cidade de Matola, titular de Bilhete de Identidade n.º 110101638407S, emitido a 5 de Março de 2020, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade da Matola.

CAPÍTULO I

Da denominação, duração, sede e objecto social

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e duração)

A sociedade adota a denominação JAB Multiservice, Limitada, é constituída sob a forma de sociedade comercial por quotas de responsabilidade limitada e por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da constituição.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede)

A JAB Multiservice, Limitada tem a sua sede no bairro Beluluane, no distrito de Boane, província de Maputo, e poderá mudar de sede ou abrir delegações ou sucursais em qualquer local dentro do território nacional.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto social)

Um) A sociedade tem como objecto social:

- a) Manutenção e reparação de máquinas e equipamentos;
- b) Fornecimentos de material de escritório e consumíveis e gráfica;
- c) Actividades de imobiliárias por conta própria e por conta de outrem;
- d) Activiade de contabilidade, auditoria e consultoria fiscal;
- e) Actividade de consultoria de negócios e gestão;
- f) Publicidade;
- g) Estudo de mercado e sondagem de opinião;
- h) Aluguer de veículos automóveis;
- i) Manutenção e reparação de equipamentos de frio e refrigeração;
- j) Actividades de limpeza geral em edifícios;
- k) Actividades de seleção e colocação de pessoal;
- l) Outro fornecimento de recurso humano.

Dois) A sociedade poderá ainda exercer outras actividades conexas, complementares ou subsidiárias ao objecto principal em que os sócios acordem, podendo ainda praticar todo e qualquer acto de natureza lucrativa não proibido por lei, uma vez obtidas as necessárias autorizações.

CAPÍTULO II

Dos sócios e capital social

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente realizado em dinheiro, é de 100.000,00MT (cem mil meticais), dividido em três (3) quotas desiguais, assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 60.000,00MT (sessenta mil meticais), correspondente a 60% do capital social, pertencente a Azarias Benedito Pascoal;
- b) Uma quota no valor nominal de 20.000,00MT (vinte mil meticais), correspondente a 20% do capital social, pertencente a Benedito Herculano Pascoal; e
- c) Uma quota no valor nominal de 20.000,00MT (vinte mil meticais), correspondente a 20% do capital social, pertencente a João Frederico Francisco Mboa.

CAPÍTULO III

Dos órgãos da sociedade

ARTIGO QUINTO

(Órgãos sociais)

A JAB Multiservice, Limitada será constituída pelos seguintes órgãos:

- a) A assembleia geral; e
- b) A direção-geral.

ARTIGO SEXTO

(Administração e representação)

A representação da sociedade, em juízo e fora dele, em instituições bancárias e estatais, ativa e passivamente, caberão ao sócio Azarias Benedito na qualidade de diretor-geral.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Illegível*.

JB África Segurança – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que, no dia 25 de Novembro de 2021, foi constituída e matriculada, na Conservatória do Registo de Entidades Legais, sob o NUEL 101656683, uma sociedade por quotas, de responsabilidade limitada denominada JB África Segurança – Sociedade Unipessoal, Limitada, constituída por documento particular, localizada no bairro

Chingodzi, cidade de Tete, e por deliberação em acta avulsa da decisão tomada pelo sócio, a 4 de Dezembro de 2021, foi efectuado na sociedade o seguinte ponto:

Único ponto. Aumento de actividade.

Por decisão tomada pelo sócio Joaquim Bulessi Djambo, solteiro, maior, natural do distrito de Doa, província de Tete, de nacionalidade moçambicana, residente no Distrito de Changara, província de Tete, titular de Bilhete de Identidade n.º 050102247500F, emitido pelo Arquivo de Identificação Civil de Tete, a 18 de Junho de 2018, com NUIT 11920178, representando 100% do capital social que corresponde a 500.000,00MT (quinhentos mil meticais).

Com vista a concretizar o ponto apresentado, foi unânime e provado pelos presentes.

Uma vez deliberado, altera-se o artigo terceiro, que passa a ter a seguinte nova redação:

.....

ARTIGO TERCEIRO

Objecto social

Um) A sociedade tem por objecto social o exercício das seguintes actividades:

- a) Prestação de serviços nas áreas de segurança privada em residências, condomínios, empresas, serviços de instalação de câmaras e vedação elétrica, transporte e logística, seleção e fornecimento de mão-de-obra, fornecimento de equipamento de segurança;
- b) O exercício do comércio geral, a grosso e a retalho, importação e exportação de produtos diversos no domínio de mercadorias.

Está conforme.

Tete, 10 de Dezembro de 2021. — O Conservador e Notário Superior, *Iúri Ivan Ismael Taibo*.

JCF - Cars Service – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que, a 13 de Dezembro de 2021, foi matriculada, na Conservatória do Registo de Entidades Legais, sob NUEL 101667022, uma entidade denominada denominação JCF - Cars Service – Sociedade Unipessoal, Limitada.

Jaime Carlos Fernando, casado, de nacionalidade moçambicana, residente em Matola-Rio, Boane, Campoane, casa n.º 13, titular de Bilhete de Identidade n.º 110304156455Q,

emitido pela Direcção de Identificação Civil de Maputo Província, Matola, a 14 de Novembro de 2018.

Verificou-se a identidade do outorgante pela apresentação do respectivo Bilhete de Identidade.

Destarte, pelo presente contrato de sociedade, constitui uma sociedade comercial por quota unipessoal nos termos constantes dos artigos seguintes:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação, sede e duração)

Um) A sociedade adopta denominação de JCF - Cars Service – Sociedade Unipessoal, Limitada, é uma sociedade comercial por quotas de responsabilidade limitada, que tem a sua sede na Avenida da Namaacha, edifício 1992, Matola Rio, Boane, Campoane.

Dois) A sociedade poderá abrir sucursais, filiais ou qualquer outra forma de representação no país e no estrangeiro, bem como transferir a sua sede social para qualquer outro local do território nacional e estrangeiro.

Três) A sociedade é constituída por tempo indeterminado, regendo-se pelos presentes estatutos e pela legislação aplicável.

ARTIGO SEGUNDO

(Objecto social)

Um) A sociedade tem por objeto social: venda de viaturas, importação e exportação de viaturas, aluguer de viaturas, serviços de taxi, transporte de pessoas singulares e colectivas, e demais relacionados.

Dois) A sociedade poderá desenvolver outras conexas ou complementares ao seu objeto principal, incluindo comissões, consignações, agenciamentos, representações comerciais de entidades nacionais e estrangeiras.

ARTIGO TERCEIRO

(Capita social)

O capital social, integralmente subscrito e a realizar em dinheiro, é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), correspondente a 100% de capital social, pertencente ao único sócio Jaime Carlos Fernando.

ARTIGO QUARTO

(Administração)

Um) A administração, gerência, bem como a sua representação, em juízo e fora dele, passiva e activamente, com dispensa de caução, serão exercidas pelo sócio único, desde já nomeado Jaime Carlos Fernando com a função de diretor-geral e administrador.

Dois) O sócio poderá delegar em mandatários os seus poderes no total ou parcialmente por consentimento da sociedade, e para obrigar validamente em todos atos será bastante a assinatura do diretor-geral ou do administrador ou pelos mandatários com poderes específicos.

ARTIGO QUINTO

(Omissões)

Em todos os casos omissos, aplicar-se-ão as disposições do Código Comercial e demais legislações em vigor na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. —
O Técnico, *Ilegível*.

JJ Solution, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que, por escritura de onze de Fevereiro de dois mil e dezanove, exarada de folhas vinte e um a folhas vinte e três, do livro de notas para escrituras diversas número cento e setenta e dois A, do Cartório Notarial da Matola, a cargo do notário Arnaldo Jamal de Magalhães, foi constituída a sociedade JJ Solution, Limitada, que se regerá pelas disposições constantes dos artigos seguintes:

CAPÍTULO I

Da denominação, sede, duração e objecto social

ARTIGO PRIMEIRO

Denominação

A sociedade adopta a denominação JJ Solution, Limitada, uma sociedade de manutenção e reparação de automóveis e máquinas industriais.

ARTIGO SEGUNDO

Sede

A sociedade tem a sua sede social na Estrada Nacional n.º 4, bairro Mulotana, podendo abrir ou fechar delegações, sucursais ou outra forma de representação social em qualquer parte do território nacional ou no estrangeiro desde que a assembleia geral assim o decida e mediante autorização prévia de quem de direito.

ARTIGO TERCEIRO

Duração

A sua duração é por um tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da celebração da presente escritura.

ARTIGO QUARTO

Objecto social

Um) A sociedade tem como objecto social o exercício das seguintes actividades:

- Manutenção e reparação de automóveis e máquinas industriais;
- Mecânica geral e venda de peças.

Dois) A sociedade poderá ainda exercer outras actividades comerciais, industriais conexas ou subsidiárias da actividade principal, conforme vier a ser deliberado pela assembleia geral e mediante autorização prévia da sociedade.

CAPÍTULO II

Do capital social

ARTIGO QUINTO

Capital social

O capital social, totalmente subscrito, é de vinte mil meticais, correspondente à soma de duas quotas subscritas, sendo 80% do capital subscrito, equivalentes a dezasseis mil meticais, pertencentes ao sócio Julian Patrick Werrett, natural de Bulawayo, de nacionalidade portuguesa, portador de DIRE n.º 10PT00070531, residente no bairro Tchumene, 20% do capital subscrito, equivalentes a quatro mil meticais, pertencente ao sócio Yasser Yim Hee Mussá, natural de Maputo, de nacionalidade moçambicana, portador de Bilhete de Identidade n.º 110100694743C, residente em Matola, Jonasse, quarteirão 46, Malhangalene B.

ARTIGO SEXTO

O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, com ou sem entrada de novos sócios, mediante deliberação da assembleia geral.

CAPÍTULO III

Da assembleia geral e representação da sociedade

ARTIGO SÉTIMO

Um) Para obrigar a sociedade em actos e contratos será sempre necessária uma assinatura de um dos sócios. Os actos de mero expediente poderão ser assinados pelos mesmos, ou gerente, quando este não sócio mas devidamente credenciado.

Dois) Em caso algum, a sociedade poderá ser obrigada em actos e contratos que não digam respeito às operações sociais, designadamente em letras de favor, fianças ou abonações.

ARTIGO OITAVO

A assembleia geral dos sócios reúne-se, em sessão ordinária, uma vez por ano, para apresentação, aprovação ou modificação do balanço e contas do exercício anterior e deliberar sobre qualquer outro assunto para que tenha sido convocada e, em sessão extraordinária, sempre que for necessário.

CAPÍTULO IV

Das disposições gerais

ARTIGO NONO

Exercício social

Um) O exercício social coincide com o ano civil.

Dois) O primeiro ano financeiro começará excepcionalmente no momento do início das actividades da sociedade.

Três) O balanço e contas de resultados fechar-se-ão em referência a trinta e um de Dezembro de cada ano civil e serão submetidos à aprovação da assembleia geral.

ARTIGO DÉCIMO

Lucros

Um) Dos lucros de cada exercício, deduzir-se-á, em primeiro lugar, a percentagem legalmente fixada para constituir o fundo de reserva legal, enquanto este não estiver integralmente realizado ou sempre que seja necessário reintegrá-lo.

Dois) Cumprido o disposto no número anterior, a parte restante constituirá dividendos aos sócios na proporção das respectivas quotas.

ARTIGO DÉCIMO PRIMEIRO

Dissolução

A sociedade só se dissolve nos casos previstos pela lei e por acordo entre os sócios.

ARTIGO DÉCIMO SEGUNDO

Liquidação

Em caso de dissolução da sociedade, todos os sócios serão liquidatários, procedendo-se à partilha e divisão dos bens sociais de acordo com o que for deliberado em assembleia geral.

ARTIGO DÉCIMO TERCEIRO

Omissões

Em todo o caso omissos, esta sociedade regular-se-á nos termos da legislação aplicável na República de Moçambique e dos regulamentos internos da assembleia geral.

Está conforme.

Matola, 16 de Dezembro de 2021. —
O Técnico, *Ilegível*.

Moz - Tecmed, S.A.

Certifico, para efeitos de publicação, que, a 28 de Outubro de 2021, foi matriculada, na Conservatória do Registo de Entidades Legais, sob NUEL 101639711, uma entidade denominada denominação Moz - Tecmed, S.A.

ARTIGO PRIMEIRO

Denominação, sede e duração

Um) A sociedade adopta a denominação Moz - Tecmed, S.A., e tem a sua sede no bairro Alto Maé, avenida Agostinho Neto, n.º 1902, na cidade de Maputo, podendo, por deliberação da Assembleia Geral, abrir ou fechar sucursais ou filiais em qualquer outro ponto do território nacional ou estrangeiro e a sua sede social poderá ser deslocada dentro da mesma cidade ou país.

Dois) A sociedade é estabelecida por tempo indeterminado, contando a partir da data da celebração do presente contrato.

ARTIGO SEGUNDO

Objecto social

A sociedade tem como objecto social o exercício das seguintes actividades:

- a) Fornecimento de produtos farmacêuticos;
- b) Equipamentos de laboratório;
- c) Artigos médico-cirúrgicos;
- d) Reagentes do laboratório;
- e) Produtos cosméticos;
- f) Produtos naturais;
- g) Importação e fornecimento de produtos hospitalares;
- h) Fornecimento de equipamento hospitalar;
- i) Fornecimento de equipamento informático;
- j) Importação de equipamento hospitalar;
- k) Instalação e montagem de equipamentos hospitalares;
- l) Importação de acessórios de equipamento hospitalar; e
- m) Outros serviços similares.

ARTIGO TERCEIRO

Capital social

Um) O capital social é de 30.000,00MT, integralmente subscrito em mil acções nominativas, com o valor nominal de cem meticais cada uma.

Dois) As acções tituladas poderão revestir a forma de acções nominativas ou ao portador registadas, devendo as acções escriturais revestir a forma de acções nominativas.

Três) As acções tituladas poderão, a todo o tempo, ser convertidas em acções escriturais, vice-versa, desde que obedecidos os requisitos fixados por lei.

Quarto) As acções, quando tituladas, serão representadas por títulos de uma, cinco, dez, vinte, cinquenta, cem, quinhentas, mil, dez mil, cem mil ou um milhão de acções, a todo o tempo substituíveis por agrupamento ou subdivisão.

Cinco) O desdobramento dos títulos far-se-á a pedido dos accionistas, correndo por sua conta as respectivas despesas.

ARTIGO QUARTO

Transmissão de acções

Um) O accionista que pretenda alienar as suas acções deve comunicar à sociedade e aos outros accionistas, com o mínimo de 30 (trinta) dias de antecedência, através de carta registada ou outro meio de comunicação que deixe prova escrita, dando a conhecer o projecto de venda e as respectivas condições contratuais, nomeadamente o preço e a forma de pagamento.

Dois) Gozam do direito de preferência, na aquisição das acções a serem transmitidas, os restantes accionistas e a sociedade, por esta ordem. A preferência deverá ser exercida pelos accionistas através do rateio com base no número de acções de cada preferente, podendo os interessados agrupar-se entre si para o efeito.

Três) No caso de nem os restantes accionistas nem a sociedade pretenderem usar o mencionado direito de preferência, então o accionista que desejar vender a sua acção poderá fazê-lo livremente.

Quatro) É nula qualquer transmissão de acções que não observe o preceituado no presente artigo.

Cinco) Caso sejam emitidas obrigações pela sociedade, a transmissão das acções deverá ocorrer simultaneamente com a transmissão das obrigações subscritas pelo accionista.

ARTIGO QUINTO

Administração e representação

Um) A administração e representação da sociedade serão exercidas pelo Conselho de Administração, composto por um número ímpar de membros efetivos, conforme o deliberado pela assembleia geral que os elegeu, um dos quais assumir as funções de presidente.

Dois) Faltando definitivamente alguém administrador, será o mesmo substituído por cooptação, até à primeira reunião da Assembleia Geral que procederá à eleição do novo administrador, cujo mandato terminará no final do triénio então em curso.

Três) Fica nomeado como administrador o senhor Nazir Ahmad Mohamade Bassir Ismael.

Quatro) A sociedade obriga-se:

- a) Pela assinatura conjunta de dois membros do Conselho de Administração;
- b) Pela assinatura de um ou mais mandatários, nos termos e limites dos poderes a estes conferidos.

Cinco) Nos actos de mero expediente é suficiente a assinatura de qualquer membro do Conselho de Administração ou de um mandatário com poderes bastantes, podendo a assinatura ser por chancela ou meios tipográficos de impressão.

ARTIGO SEXTO

Dissolução

A sociedade só se dissolve nos termos fixados pela lei ou por comum acordo dos sócios quando assim o entenderem.

ARTIGO SÉTIMO

Fiscalização

Um) A fiscalização dos negócios sociais será exercida por um Conselho Fiscal ou por um fiscal único, que será uma sociedade de auditoria de contas, conforme o que for deliberado pela Assembleia Geral.

Dois) Caso a assembleia delibere confiar a uma sociedade de auditores de contas o exercício das funções de fiscalização, não procederá à eleição do Conselho Fiscal.

Três) Nos actos de mero expediente é suficiente a assinatura de qualquer membro do Conselho de Administração ou de um mandatário com poderes bastantes, podendo a assinatura ser por chancela ou meios tipográficos de impressão.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. —
O Técnico, *Ilegível*.

Oficinas Auto Arlindo António – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia vinte um de Dezembro de dois mil e vinte, foi matriculada, na Conservatória do Registo das Entidades Legais de Nampula, sob o n.º 101452328, a cargo de Aida Zélia Augusto Mucore, conservadora e notária técnica, uma sociedade unipessoal por quotas de responsabilidade limitada denominada Oficinas Auto Arlindo António - Sociedade Unipessoal, Limitada, constituída entre o sócio: Arlindo António, de 48 anos de idade, natural de Nametil-Mogovolas, portador do Bilhete de Identidade n.º 110102289903P, emitido a 10 de Agosto de 2012 pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade de Maputo, residente no bairro Muahivire -Expansão na cidade de Nampula. Celebra o presente contrato de sociedade com base nos artigos seguintes:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e sede)

Um) A sociedade adopta a denominação Oficinas Auto Arlindo António - Sociedade Unipessoal, Limitada – com a sede na Zona perto da Estrada via de Angoche, bairro Muahivire-Expansão na cidade de Nampula, é uma sociedade de prestação de serviços com fins lucrativos com personalidade jurídica de direito privado, com autonomia administrativa e financeira.

Dois) sempre que se julgar conveniente sob deliberação do sócio em assembleia geral, a sociedade poderá abrir ou encerrar sucursais, delegações, agência ou qualquer outra forma de representação social em território nacional ou no estrangeiro.

ARTIGO QUARTO

(Objecto)

Um) A sociedade tem como objecto social o exercício das seguintes actividades:

- Prestação de serviços de mecânica;
- Electricidade - auto;
- Bate-chapa e pintura;
- Manutenção de viaturas.

Dois) A sociedade poderá ainda exercer outras actividades conexas, complementares ou subsidiárias do objecto principal em que o sócio acorde, para as quais obtenham as necessárias autorizações de quem é de direito.

CAPÍTULO II

Do capital social, suprimentos, cessão de quotas

ARTIGO QUINTO

(Capital social)

Um) O capital social, subscrito e integralmente realizado em bens e dinheiro é de 15.000,00MT (quinze mil meticais), correspondente a quota pertencente ao sócio seguinte único Arlindo António.

Dois) O capital social poderá ser aumentado ou reduzido uma ou mais vezes com ou sem entrada de novos sócios, mediante deliberação da assembleia geral.

ARTIGO OITAVO

(Administração e representação)

Um) A administração e gerência da sociedade e sua representação em juízo e fora dele, activa e passivamente será exercida pelo sócio Arlindo António, que desde já fica nomeado administrador com dispensa de caução.

Dois) O sócio administrador poderá delegar seus poderes à pessoa estranha a sociedade, ditando-lhe os poderes de mandato.

Três) Em caso algum o gerente mandatário poderá obrigar a sociedade em actos e contratos estranhos aos negócios sociais, designadamente em letras de favor, fianças, vales e abonações.

ARTIGO DÉCIMO PRIMEIRO

(Casos omissos)

Em tudo o que fica omissos regularão as disposições da lei de onze de Abril de mil novecentos e um, das sociedades unipessoais e demais legislação aplicável na República de Moçambique.

Nampula, 10 de Dezembro de 2021. — A Conservadora, *Ilegível*.

OM & T Import Export – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 2 de Dezembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101659356 uma entidade denominada denominação OM & T Import Export – Sociedade Unipessoal, Limitada, que se rege pelas cláusulas constantes nos artigos seguintes.

É celebrado o presente contrato de sociedade, nos termos do artigo 90 do Código Comercial, entre:

Ornilio Marques Armação, estado civil solteiro, nascido a 13 de Maio de 1992, natural da Zambézia, residente no bairro de ferroviário, casa n.º 33, quarto n.º 69, portador do Bilhete de Identidade n.º 110100234253P, emitido a 16 de Fevereiro de 2021, em Maputo

Pelo presente contrato constitui uma sociedade que se regerá pelos seguintes artigos.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e sede)

A sociedade adopta a denominação OM & T Import Export – Sociedade Unipessoal, Limitada, e tem a sua sede em Maputo – Matola Avenida Josina Machel, n.º 398 rés-do-chão, Maputo - Moçambique. Podendo abrir filiais, delegações e outras formas de representação no território.

ARTIGO SEGUNDO

(Duração)

A sua duração será por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da constituição.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto)

A sociedade tem por objecto o exercício das seguintes actividades:

- Comércio por grosso de materiais de construção;
- Equipamento sanitário;
- Comércio por grosso de ferramentas metálicas e artigo para canalizações e aquecimento;
- Comércio por grosso não especializado;
- Importação e exportação de componentes.

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, a ser integralmente subscrito e realizado, é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), e acha-se dividido nas seguintes quotas: Uma quota com o valor nominal de 20.000,00MT (vinte mil meticais), representativa de cem por cento do capital social, pertencente ao sócio.

ARTIGO QUINTO

(Administração e gerência)

Um) A administração e gerência da sociedade pertencerá ao sócio Ornilio Marques Armação, desde já nomeado administrador, podendo auferir remuneração.

Dois) A sociedade fica obrigada nos seus actos e contrato pela assinatura das partes.

ARTIGO SEXTO

(Omissões)

Os casos omissos serão regulados pela legislação vigente e aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Pedras da Planície, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de dia catorze de Julho de dois mil e vinte e um, reuniu pelas nove horas e um quarto, na sua sede social, sita na Avenida de Angola, número dois mil e novecentos na cidade de Maputo, assembleia geral, em sessão extraordinária, da Pedras da Planície, Limitada, com o capital social de vinte mil meticais, matriculada na Conservatória do Registo de Entidade Legais, sob o NUEL 101185001, deliberaram, a cessão de quotas no valor de 2.000,00MT (dois mil meticais), pertencente ao sócio Steffen Rogstad Kasa, que cede a totalidade da sua quota que possui na sociedade, á favor do senhor: Linha Azul, Lda, e por sua vez a sócia Linha Azul, Lda unifica as suas quotas.

Em consequência dessa cessão de quotas verificada, é alterada a redacção do artigo dos estatutos, o qual passa a ter a seguinte nova redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, inteiramente subscrito e realizado é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), representado por dois quotas integralmente subscritas pelos sócios nas seguintes proporções:

- Uma quota no valor de 19.000,00MT (dezanove mil meticais), pertencente a sócia – Linha Azul Lda;
- Uma quota no valor de 1000,00MT (mil meticais) pertencente a sócia Fátima Cassamo Arrone Mamudo.

Maputo, 14 de Junho de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

PYN.Y Consultoria – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 15 de Dezembro de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101667928 uma entidade denominada denominação PYN.Y Consultoria, Sociedade Unipessoal, Limitada, que se rege pelas cláusulas constantes nos artigos seguintes.

Yara Almeida Barreto, casada, natural de Maputo de nacionalidade moçambicana, portadora Bilhete de Identidade n.º 050100418558J, emitido a 19 de Outubro de 2020, pelo Arquivo de Identificação Civil da Cidade de Maputo, residente na Avenida Mao Tse Tung n.º 57, 6.º andar flet 21 Polana Cimento.

Pelo presente contrato, constitui uma sociedade unipessoal que se rege pelos presentes artigos.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação social, sede e duração)

Um) A sociedade ora criada adapta a denominação social de PYN.Y Consultoria-Sociedade Unipessoal, Limitada, com sede Avenida Mao Tse Tung, n.º 57, 6.º andar, flat 21 Polana Cimento, e é constituída por tempo indeterminado.

Dois) A sociedade por deliberação da sócia única pode deslocar a sua sede para qualquer parte dos paí.

ARTIGO SEGUNDO

(Objecto)

A sociedade tem por objecto: Consultoria ambiental e outras não explicadas relacionadas com a actividade.

ARTIGO TERCEIRO

(Capital)

O capital social da sociedade, subscrito e realizado em dinheiro e de 10.000,00MT (dez mil meticais), correspondente a uma única quota de 100%, pertencente a mesma sócia única Yara Almeida Barreto.

ARTIGO QUARTO

(Administração)

A administração, da sociedade e sua representação em juízo e fora dele ativa e passivamente será exercida pela sócia única Yara Almeida Barreto.

ARTIGO QUINTO

(Casos omissos)

Em tudo, o que for omissos no presente contrato de sociedade regularão as disposições de legislação comercial aplicável ao caso e em vigor na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Qualcom Investimentos, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de dia catorze de Julho de dois mil e vinte e um, reuniu pelas nove horas e um quarto, na sua sede social, sita na Avenida de Angola, número dois mil e novecentos na cidade de Maputo, assembleia geral, em sessão extraordinária, da Qualcom Investimentos, Limitada, com o capital social de vinte mil meticais, matriculada na Conservatória do Registo de Entidade Legais, sob o NUEL 101187462, deliberaram, a cessão de quotas no valor de 2.000,00MT (dois mil meticais), pertencente ao sócio Steffen Rogstad Kasa, que cede a totalidade da sua quota que possui na sociedade, á favor do senhor: Lake Carvir, Limitada, e por sua vez a sócia Lake Carvir, Limitada, unifica as suas quotas.

Em consequência dessa cessão de quotas verificada, é alterada a redacção do artigo dos estatutos, o qual passa a ter a seguinte nova redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, inteiramente subscrito e realizado é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), representado por dois quotas integralmente subscritas pelos sócios nas seguintes proporções:

- a) Uma quota no valor de 19.000,00MT (dezanove mil meticais) pertencente a sócia – Lake Carvir Limitada;
- b) Uma quota no valor de 1000,00 MT (mil meticais) pertencente a sócia Fátima Cassamo Arrone Mamudo.

Maputo, 14 de Junho de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Rochas Bufalo, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que por acta de dia catorze de Julho de dois mil e vinte e um, reuniu pelas nove horas e um quarto, na sua sede social, sita na Avenida de Angola, número dois mil e novecentos na cidade de Maputo, assembleia geral, em sessão extraordinária, da Rochas Bufalo, Limitada, com o capital social de vinte mil meticais, matriculada na Conservatória do Registo de Entidade Legais, sob o NUEL 101185176, deliberaram, a cessão de quotas no valor de 2.000,00MT (dois mil meticais), pertencente ao sócio Steffen Rogstad Kasa, que cede a totalidade da sua quota que possui na sociedade, á favor do senhor: Linha Azul, Lda, e por sua vez a sócia Linha Azul, Lda unifica as suas quotas.

Em consequência dessa cessão de quotas verificada, é alterada a redacção do artigo dos estatutos, o qual passa a ter a seguinte nova redacção:

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, inteiramente subscrito e realizado é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), representado por dois quotas integralmente subscritas pelos sócios nas seguintes proporções:

- a) Uma quota no valor de 19.000,00MT (dezanove mil meticais), pertencente a sócia – Linha Azul Lda;
- b) Uma quota no valor de 1000,00MT (mil meticais), pertencente a sócia Fátima Cassamo Arrone Mamudo.

Maputo, 14 de Junho de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Safengo – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que foi no dia 17 de Dezembro de 2019, matriculada na Conservatória dos Registos de Entidades Legais sob NUEL 101260747, uma sociedade denominada Safengo – Sociedade Unipessoal, Limitada, nos termos do artigo 90, do Código Comercial pelo sócio único, Salomão Fenias Ngovene, de nacionalidade moçambicana, natural Massingir residente em Cubo- Massingir, portador do Bilhete de Identidade, talão n.º10350002116403, emitido a 3 de Outubro de 2019, pela Direcção de Identificação de Maputo, por extracto seguinte:

ARTIGO PRIMEIRO

Denominação

A sociedade adopta a denominação de Safengo – Sociedade Unipessoal, Limitada, doravante designada por sociedade e constituída sob a forma de sociedade comercial unipessoal por quota limitada. A sociedade é constituída por tempo indeterminado, regendo-se pelos presentes estatutos e pela legislação aplicável.

ARTIGO SEGUNDO

Sede

A sociedade tem a sua sede em Tihovene, distrito de Massingir, província de Gaza, República de Moçambique.

ARTIGO TERCEIRO

Objecto

A sociedade tem como objecto: Comércio de produtos alimentares e bebidas. Prática de agricultura e pecuária; Construção Civil; Arrendamento de imóveis. Aluguer de viaturas, - transporte; Prestação de serviços.

ARTIGO QUARTO

Capital social

O capital social subscrito e integralmente realizado em dinheiro, é de 20.000,00MT (vinte mil meticais), correspondente a única quota de 100% do capital social pertencente ao único sócio, Salomão Fenias Ngovene. O capital social da sociedade poderá ser aumentado, mediante decisão do sócio único.

ARTIGO QUINTO

Administração e gerência

A administração e gerência da sociedade e sua representação em juízo e fora dele compete ao sócio único Salomão Fenias Ngovene mas que poderá delegar os seus poderes a terceiros. A sociedade fica obriga-se pela assinatura do sócio único ou seu representante devidamente autorizado.

Está conforme.

Conservatória dos Registos de Entidades Legais de Gaza em Xai-Xai, 14 de Dezembro de 2021. — A Conservadora, *Ilegível*.

Sylmoz – Comércio & Serviços, Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 23 de Julho de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101580598, uma entidade denominada Sylmoz – Comércio & Serviços, Sociedade Unipessoal, Limitada, que se rege pelas cláusulas constantes nos artigos seguintes.

É celebrado nos termos do artigo 90 do Código Comercial, presente contrato de constituição de sociedade unipessoal limitada entre:

Sylvia Cristina Vaz Pereira, solteira maior, natural de Maputo, de nacionalidade moçambicana, portador de Bilhete de Identidade n.º 030101155380C, emitido em Maputo, a 26 de Abril de 2011, residente na cidade de Nampula, na rua de Monomotapa n.º 66, bairro Urbano Central, primeiro andar, distrito Municipal de Nampula.

É celebrado o presente contrato que se regerá pelas cláusulas constantes dos artigos seguintes:

CAPÍTULO I

Da denominação, duração, sede e objecto

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e duração)

A sociedade adopta a denominação Sylmoz-Comércio & Serviços Sociedade Unipessoal, Limitada sob forma de sociedade comercial unipessoal limitada e, regendo-se pelos presentes estatutos pela legislação aplicável. A sua duração será por tempo indeterminado, contando-se o seu início a partir da data da celebração do presente contrato.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede)

A sociedade tem a sua sede na cidade de Maputo, no bairro da Polana Cimento, na rua de Nachingweia n.º 478, 12.º andar, distrito Municipal KaMpfumu. O conselho de gerência poderá, no entanto, mediante autorização da assembleia geral, transferir a sede social para outro local, do território nacional ou no estrangeiro, ainda poderá abrir ou encerrar sucursais dentro e fora do país quando for conveniente.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto social)

A sociedade pretende desenvolver as seguintes actividades: Prestação de serviços de limpeza geral em edifícios e outros equipamentos indústrias, comércio geral a grosso e a retalho com importação e exportação de produtos alimentares; outras actividades de apoio ao negócio e gestão, organização de eventos, design e publicidade, marketing, venda de acessórios informáticos, actividade de consultoria para negócios e similares, preparação de documentos e outras actividades especializadas de apoio administrativos, outras actividades de serviços de apoio aos negócios; consultoria programação informática, actividade de arquitectura, consultoria na área de engenharia civil e técnica afins; design interiores; publicidade e *marketing* e fotográficas, execução de fotocópias, preparação de documentos e outras actividades especializadas de apoio administrativos; venda consumíveis informáticos e seus acessórios; gestão e exploração de equipamentos informáticos; engenharia e técnicas afins na área de construção logística; aluguer civil, arquitectura; agenciamento, transporte e de equipamentos e outros bens; venda de material de ferragens e de electrodomeésticos, Serviços de imobiliárias e aluguer de imóveis, serviços de microcréditos. Por deliberação da assembleia-geral a sociedade poderá dedicar-se a outras actividades conexas

ou assessores as suas actividades principais, ou poderá participar no capital de outras sociedades, em consórcio, em agrupamentos complementares de empresa ou outras modalidades de associação empresarial.

CAPÍTULO II

Do capital social, gerência

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, integralmente subscrito e realizado em dinheiro é de 10.000,00MT (dez mil meticais) correspondente a sócia única, Sylvia Cristina Vaz Pereira.

CAPÍTULO II

Da gerência

ARTIGO QUINTO

(Gerência)

A administração, gestão da sociedade e sua representação em juízo e fora dela, activa e passivamente, será exercida pela sócia única, Sylvia Cristina Vaz Pereira, que desde já fica nomeada administradora, com dispensa de caução, bastando a sua assinatura, para obrigar a sociedade. A administradora tem plenos poderes para nomear mandatário/s a sociedade.

CAPÍTULO III

Da dissolução, e dos herdeiros

ARTIGO SEXTO

(A dissolução e dos herdeiros)

A sociedade só se dissolve nos termos fixados pela lei ou por comum acordo da sócia quando assim o entenderem. Em caso de morte, interdição ou inabilitação da sócia da sociedade os seus herdeiros assumem automaticamente o lugar na sociedade com dispensa de caução.

ARTIGO SÉTIMO

(Casos omissos)

Os casos omissos, serão regulados pela lei e em demais legislação aplicável na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.

Umbrella-Insvestiments – Sociedade Unipessoal, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 4 de Maio de dois mil e dezassete, foi matriculada, na Conservatória do Registo

das Entidades Legais de Nampula, sob o número cem milhões, oitocentos cinquenta e dois mil, cento setenta e nove, a cargo de Aida Zélia Augusto Mucore, conservadora e notária técnica, uma sociedade unipessoal de responsabilidade limitada, denominada Umbrella-Investments – Sociedade Unipessoal, Limitada, constituída entre os sócios: Odeir Borges Raivoso, solteiro de 32 anos de idade, de nacionalidade moçambicana, natural da província de Nampula, distrito de Nampula, portador do Passaporte n.º 13AF01334, emitido pela Direcção de Identificação Civil de Nampula, a 24 de Dezembro de 2014, residente na cidade de Nampula. Celebram entre si, o presente contrato de sociedade que na sua vigência se rege, com base nos artigos que se seguem.

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação e sede)

A sociedade adopta a denominação, Umbrella-Investments – Sociedade Unipessoal, Limitada, com sede na cidade de Nampula, no bairro de Natikiri, rua sem número, podendo por deliberação do seu sócio, transferi-la, abrir, manter ou encerrar sucursais, filiais, escritórios, ou qualquer outra forma de representação, onde e quando o sócio achar o negócio.

ARTIGO TERCEIRO

(Objecto)

Um) A sociedade tem como objecto principal:

- a) Comércio de madeira com importação e exportação, produtos alimentares e outros;
- b) Prestação de serviços na área de transportes e logísticas;
- c) A sociedade pode desenvolver outras actividades financeiras, indústrias e/ou comerciais desde que deliberada em assembleia geral, e obtenham as necessárias condições.

Dois) A sociedade ainda poderão desenvolver outras actividades comerciais, prestação de serviços e conexas, complementares ou subsidiárias ao objecto principal, em que o sócio único acorde, podendo ainda praticar todo e qualquer acto de natureza lucrativa permitido por si, desde que se libere e se obtenha as devidas autorizações.

Três) A sociedade poderá mediante deliberação da assembleia geral, adquirir e gerir participações de capital em qualquer sociedade, independentemente do seu respectivo objecto social, ou ainda, participar em empresas, associações empresariais, agrupamentos de empresas, ou outras formas de associação com fins lucrativos.

ARTIGO QUARTO

(Capital social)

O capital social, subscrito e integralmente realizado em dinheiro é de (20.000,00MT) vinte mil meticais, correspondendo a uma única quota equivalente a cem por cento do capital, pertencente ao sócio, Odeir Borges Raivoso, respectivamente.

ARTIGO OITAVO

(Administração e representação da sociedade)

Um) A administração e a representação da sociedade, em juízo ou fora dela, activa e passivamente, fica a cargo do sócio Odeir Borges Raivoso, que desde já é nomeado administrador, com dispensa de caução, sendo suficiente a sua assinatura para obrigar a sociedade, em todos os seus actos, contratos e documentos.

Dois) A sociedade por deliberação social poderá constituir mandatários, com poderes que julgar convenientes, e poderá também substalecer ou delegar todos, ou parte dos seus poderes de administração a um terceiro, por meio de procuração.

Três) A administração fica interdita de praticar actos que contrarie o seu objecto social e não pode obrigar a sociedade em letras de favor, fiança, abonações e em créditos sem que haja a deliberação da assembleia geral.

Nampula, 9 de Dezembro de 2021. —
A Conservadora, *Ilegível*.

Weh Mobiliários e Equipamentos, Limitada

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia vinte um de Dezembro de dois mil e vinte, foi matriculada, na Conservatória do Registo das Entidades Legais de Nampula, sob o n.º 101452328, a cargo de Aida zelaí Augusto Mucore, conservadora e notária técnica, uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada denominada Weh Mobiliários e Equipamentos, Limitada, constituída entre os sócios: José Maria do Nascimento J. Maiopué Uaite, de nacionalidade moçambicana, natural de Cuamba, portador do Bilhete de Identidade n.º 010101922053Q, emitido pelos Serviços de Identificação Civil de Nampula, a 17 de Setembro de 2017, residente em Nampula, bairro de Muhala, cidade de Nampula e Euler Heliodoro Domingas de Fausto, de nacionalidade moçambicana, natural de Nampula, portador do Bilhete de Identidade n.º 110304436592N, emitido pelo Arquivo Civil de cidade Nampula, a 3 de Março de 2020,

residente na p rovíncia de Nampula. Celebram entre si o presente contrato de sociedade que na sua vigência se regerá pelas cláusulas seguintes:

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação)

A sociedade adopta a denominação Weh Mobiliários e Equipamentos, Limitada.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede)

Um) A sociedade tem a sua sede no bairro urbano Central, cidade de Nampula, podendo mediante as devidas autorizações ser transferida para outro local.

Dois) A sociedade poderá criar sucursais, filiais agências, delegações e outras formas de representação no território nacional e no estrangeiro desde que devidamente autorizado pelo órgão de tutela.

ARTIGO QUARTO

(Objecto)

Um) A sociedade tem por objecto:

- a) Vendas de medicamentos e artigos médicos;
- b) Fornecimento de material de escritório entre outros.

Dois) A sociedade, mediante autorização das autoridades competentes, poderá exercer quaisquer outras actividades conexas ou subsidiárias ao seu objecto.

ARTIGO QUINTO

(Capital social)

O capital social, inteiramente subscrito e realizado em dinheiro, é de 15.000,00MT (quinze mil meticais), corresponde a soma das duas partes das quotas pertencendo ao senhor José Maria do Nascimento J. Maiopué Uaite que corresponde a cinquenta por cento (50%) e de Euler Heliodoro Domingas De Fausto do restantes da quota a saber de (50%).

ARTIGO SÉTIMO

(Administração)

Um) A administração da sociedade, é confiada a sócios José Maria do Nascimento J. Maiopué Uaite e Euler Heliodoro Domingas De Fausto.

Dois) Compete aos administradores a representação da sociedade em todos os seus actos, activa ou passivamente, em juízo ou fora dele, tanto na ordem jurídica nacional e internacional, dispondo dos mais amplos poderes, legalmente constituídos, para a prossecução e gestão corrente da sociedade.

Três) Os administradores em exercício poderão constituir mandatário com poderes que julgarem convenientes e poderá também subestabelecer ou delegar todos os seus poderes de administração a outro sócio por meio de procuração.

Quatro) A sociedade será obrigada pela assinatura dos administradores.

Nampula, 13 de Dezembro 2021. — A Conservadora, *Ilegível*.

Woodlands, Limitada (Woodlands)

Certifico, para efeitos de publicação, que no dia 14 de Junho de 2021, foi matriculada na Conservatória de Registo das Entidades Legais sob NUEL 101556131 uma entidade denominada Woodlands, Limitada (Woodlands).

É celebrado o presente contrato de sociedade, nos termos do artigo n.º 90, do Código Comercial entre:

Belmiro Jaime, solteiro, natural de Lichinga, de nacionalidade moçambicana, titular do Bilhete de Identidade n.º 010102571577B, emitido a 2 de Setembro de 2019, pela Direcção Nacional de Identificação Civil em Lichinga, residente na cidade de Lichinga, bairro Urbano 1, quarteirão 10 casa 576, província de Niassa.

Leonel Anísio Moisés Siteo, solteiro, natural de Maputo, de nacionalidade moçambicana, titular do Bilhete de Identidade n.º 110304175941N, solteiro, emitido a 9 de Agosto de 2018, pela Direcção Nacional de Identificação Civil em Maputo, residente em Maputo, na Avenida Eduardo Mondlane, n.º2049, 7ªA Direito;

Quinídio Bernardo Isaías Jasse, solteiro, natural de Maputo, de nacionalidade moçambicana, titular do Bilhete de Identidade n.º110200787504B, emitido a 13 de Março de 2019, pela Direcção Nacional de Identificação Civil em Maputo, residente na cidade de Maputo, bairro da Coop, Avenida Vladimir Lenine n.º1196, 3º andar, flat 1.

CAPÍTULO I

Da denominação, duração, sede e objecto

ARTIGO PRIMEIRO

(Denominação social)

Woodlands, Limitada (Woodlands), é uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada, que se rege pelos presentes estatutos e pela legislação aplicável.

ARTIGO SEGUNDO

(Sede)

Um) A sociedade tem a sua sede provisória na cidade de Lichinga, rua do Padre Calande, n.º34, bairro Niassa um, podendo abrir e encerrar sucursais, delegações, agências ou qualquer outra forma de representação social onde e quando a administração o julgar conveniente.

Dois) Mediante deliberação dos sócios, e sempre que se julgar conveniente, a sede social pode ser transferida para qualquer outro local dentro do território nacional.

ARTIGO TERCEIRO

(Duração)

A sociedade é constituída por tempo indeterminado, contando-se o seu início, para todos efeitos, a partir da data da celebração do contrato de sociedade.

ARTIGO QUARTO

(Objecto social)

Um) A sociedade tem por objecto o seguinte:

- a) Exploração, processamento, transporte, armazenamento e comercialização de madeira e seus derivados;
- b) Exportação e importação de madeira e seus derivados;
- c) Produção, armazenamento, transporte e comercialização de carvão vegetal;
- d) Importação e exportação de material de escritório diverso, material informático e audiovisual;
- e) Venda a grosso e a retalho de material de escritório, material informático e audiovisual;
- f) Exportação, importação e comercialização de tecidos, modas e confecções, artigos de vestuário diversos;
- g) Importação e comercialização de e equipamento de protecção individual;
- h) Exploração, processamento, armazenamento, transporte e comercialização de minérios bem como a sua aquisição com outros produtores ou fornecedores;
- i) Importação e exportação de minérios diversos
- j) Produção, processamento, armazenamento, transporte e comercialização de produtos agrícolas;
- k) Importação e exportação de produtos agrícolas diversos.

Dois) A sociedade poderá exercer quaisquer outras actividades complementares ou subsidiárias das atrás referidas, ou qualquer outra actividade de natureza comercial ou industrial por lei permitida ou para que obtenha as necessárias autorizações, conforme for decidido pelos sócios.

Três) A sociedade poderá com vista à prossecução do seu objecto, associar-se com outras sociedades, de igual ou diferente objecto, quer participando no seu capital social, quer por quaisquer outras formas de associação permitidas por lei.

CAPÍTULO II

Do capital social, quotas, aumento e redução do capital social

ARTIGO QUINTO

(Capital social)

Um) O capital social, realizado em bens e dinheiro é de 485.160,00 MT (quatrocentos e oitenta e cinco mil e cento e sessenta meticais), correspondente à soma de 3 quotas iguais assim distribuídas:

- a) Uma quota no valor nominal de 161.720,00 MT (cento e sessenta e um mil, setecentos e vinte meticais), representando 33,33% (trinta e três, vírgula trinta e três) por cento do capital social, pertencente ao sócio Leonel Anísio Moisés Siteo;
- b) Uma quota no valor nominal de 161.720,00 MT (cento e sessenta e um mil, setecentos e vinte meticais), representando 33,33% (trinta e três, vírgula trinta e três) por cento do capital social, pertencente ao sócio Belmiro Jaime;
- c) Uma quota no valor nominal de 161.720,00 MT (cento e sessenta e um mil, setecentos e vinte meticais), representando 33,33% (trinta e três, vírgula trinta e três) por cento do capital social, pertencente ao sócio Quinídio Bernardo Isaías Jasse.

Dois) Cabe aos sócios, reunidos em assembleia geral, decidir pela aquisição, gestão, alienação de participações em outras sociedades constituídas ou por constituir dentro ou fora de Moçambique, ainda que desenvolvam actividades diversas da sua.

ARTIGO SEXTO

(Prestações suplementares)

Não serão exigíveis prestações suplementares de capital. Os sócios poderão conceder à sociedade os suprimentos de que ela necessite, nos termos e condições fixados por deliberação dos respectivos sócios reunidos em assembleia geral.

ARTIGO SÉTIMO

(Aumento e redução do capital social)

O capital social da sociedade pode ser aumentado ou reduzido por deliberação da assembleia geral, introduzindo alterações aos estatutos em ambos os casos de acordo com o estabelecido na lei.

ARTIGO OITAVO

(Divisão e cessão de quotas)

Um) A divisão e a cessão de quotas, bem como a constituição de quaisquer ónus ou encargos sobre as mesmas, carecem de autorização prévia da sociedade, dada por deliberação da respectiva assembleia geral, com parecer prévio favorável da administração.

Dois) O sócio que pretender alienar a sua quota informará a sociedade, com um mínimo de 60 (sessenta) dias de antecedência, por carta registada com aviso de receção, dando a conhecer o projecto de venda e as respectivas condições contratuais.

Três) Gozam do direito de preferência, na aquisição da quota a ser cedida, a sociedade e os outros sócios, por esta ordem.

Quatro) É nula qualquer divisão, cessão, alienação ou oneração de quotas que não observe o preceituado no número antecedente.

CAPÍTULO III

Dos órgãos sociais

SECÇÃO I

Da assembleia geral

ARTIGO NONO

(Assembleia geral)

Um) A assembleia geral é o órgão supremo da sociedade e as suas deliberações, quando legalmente tomadas, são obrigatórias, tanto para a sociedade como para os sócios.

Dois) A assembleia geral reunirá em sessão ordinária uma vez em cada ano, para apreciação, aprovação ou modificação do balanço e contas do exercício, bem como para deliberar sobre quaisquer outros assuntos constantes da respectiva convocatória, e em sessão extraordinária, sempre que se mostrar necessário.

ARTIGO DÉCIMO

(Convocação e reunião da assembleia geral)

Um) A assembleia geral será convocada pela administração, por meio de carta registada com aviso de receção, ou correio electrónico, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

Dois) Será dispensada a reunião da assembleia geral, bem como as formalidades da sua convocação, quando todos os sócios concordem por escrito na deliberação ou concordem, também por escrito, que dessa forma se delibere, ainda que as deliberações sejam tomadas fora da sede social, em qualquer ocasião e qualquer que seja o seu objecto.

Três) Exceptuam-se, relativamente ao disposto no número anterior, as deliberações que importem a modificação do pacto social, a dissolução da sociedade ou a divisão e cessão de quotas, para as quais não poderão dispensar-se as reuniões da assembleia geral.

Quatro) A assembleia geral considera-se regularmente constituída quando, em primeira convocação, esteja presente ou devidamente representado mais de cinquenta por cento do capital social, salvo nos casos em que a lei exija quórum superior.

Cinco) Em segunda convocação poderá a assembleia geral constituir-se e deliberar validamente, seja qual for o número de sócios presentes e o capital por eles representados.

Seis) As deliberações da assembleia geral são tomadas por maioria simples dos votos dos sócios presentes ou representados, excepto nos casos em que a lei exija maioria diferente.

SECÇÃO II

Da administração e representação

ARTIGO DÉCIMO PRIMEIRO

(Administração)

Um) A administração da sociedade pertence aos sócios Leonel, Belmiro, Quíndio com dispensa de caução, podendo ser denominados sócios-administradores.

Dois) Por decisão da assembleia geral, poderão ser nomeados administradores estranhos à sociedade, ficando dispensados de prestar caução, gozando da prerrogativa de dispensá-los sempre que se justificar.

Três) A administração poderá constituir mandatários ou procuradores para a prática de determinados actos ou categorias de actos, atribuindo tais poderes através de procuração.

Quatro) Compete à administração exercer os mais amplos poderes de gestão, representando a sociedade em juízo e fora dele, activa ou passivamente, e praticando todos os demais actos tendentes à realização do objecto social que a lei ou os presentes estatutos não reservem à assembleia geral.

ARTIGO DÉCIMO SEGUNDO

(Formas de obrigar a sociedade)

A sociedade obriga-se:

- a) Mediante a assinatura dos administradores;
- b) Pela assinatura de um mandatário ou procurador nos termos e limites das respectivas procurações;
- c) Os actos de mero expediente serão assinados por qualquer dos sócios.

ARTIGO DÉCIMO TERCEIRO

(Morte, interdição ou inabilitação)

Um) Em caso de morte, interdição ou inabilitação de um dos sócios da sociedade, os seus herdeiros assumem automaticamente o lugar na sociedade com dispensa de caução. Podendo estes nomear seus representantes se assim o entenderem, desde que obedeçam o preceituado nos termos da lei, caso estes manifestem a intenção de continuar no prazo de seis meses após notificação.

Dois) Caso não hajam herdeiros ou representantes legais, poderão os interessados pagar e adquirir a quota do sócio, pelo valor que o balanço apresentar à data do óbito ou da certificação daqueles estado.

CAPÍTULO IV

Das disposições gerais

ARTIGO DÉCIMO QUARTO

(Prestação de contas e aplicação de resultados)

Um) O ano fiscal coincide com o ano civil.

Dois) O balanço e a prestação de contas fechar-se-ão com referência a trinta e um de Dezembro de cada ano e serão submetidos à apreciação da assembleia geral, até ao dia trinta e um de Março do ano seguinte.

ARTIGO DÉCIMO QUINTO

(Lucros)

Um) Dos lucros apurados em cada exercício deduzir-se-á, em primeiro lugar, uma percentagem legal estabelecida para a constituição do fundo de reserva legal, enquanto se encontrar realizada nos termos da lei, ou sempre que for necessário integrá-la.

Dois) Cumprido o disposto no número anterior, a parte restante dos lucros terá a aplicação que for determinada pela assembleia geral.

ARTIGO DÉCIMO SEXTO

(Resolução de litígios)

Um) Antes do recurso à via judicial, todos os litígios emergentes do exercício da actividade da presente sociedade, em que porventura a sociedade interfira como litigante, serão definitivamente resolvidos de forma amigável.

Dois) Na impossibilidade de acordo amigável, nos termos do número anterior, decorridos que sejam (30) trinta dias contados da notificação de uma das partes à outra, qualquer das partes pode submeter o litígio ao Tribunal Judicial da cidade de Maputo, com expressa renúncia de qualquer outro.

ARTIGO DÉCIMO SÉTIMO

(Dissolução e liquidação)

Um) A sociedade dissolve-se nos casos e nos termos estabelecidos por lei.

Dois) Serão liquidatários os membros da administração em exercício à data da dissolução, salvo deliberação diferente da assembleia geral.

Três) Em caso de morte ou interdição de um sócio, a sociedade continuará o seu exercício com os herdeiros, sucessores ou representantes do sócio, os quais nomearão entre si um que a todos representa na sociedade, enquanto a quota permanecer indivisa.

ARTIGO DÉCIMO OITAVO

(Casos omissos)

Em todo o caso omissos, regularão as disposições legais aplicáveis e em vigor na República de Moçambique.

Maputo, 17 de Dezembro de 2021. — O Técnico, *Ilegível*.



FAÇA OS SEUS TRABALHOS GRÁFICOS NA INM, E.P.: NOVOS EQUIPAMENTOS, NOVOS SERVIÇOS e DESIGN GRÁFICO AO SEU DISPOR

NOSSOS SERVIÇOS:

- Maketização, Criação de Layouts e Logotipos;
- Impressão em Off-set e Digital;
- Encadernação e Restauração de Livros;
- Pastas de despachos, impressos e muito mais!

Preço das assinaturas do *Boletim da República* para o território nacional (*sem porte*):

- As três séries por ano 35.000,00MT
- As três séries por semestre 17.500,00MT

Preço da assinatura anual:

- I Série 17.500,00MT
- II Série 8.750,00MT
- III Série 8.750,00MT

Preço da assinatura semestral:

- I Série 8.750,00MT
- II Série 4.375,00MT
- III Série 4.375,00MT

Maputo — Rua da Imprensa n.º 283, Caixa postal 275,
Telef.: +258 21 42 70 25/2 – Fax: +258 21 32 48 58
Cel.: +258 82 3029 296,
e-mail: impresanac@minjust.gov.mz
Web: www.impresanac.gov.mz

Delegações:

Beira — Rua Correia de Brito, n.º 529 – R/C
Tel.: 23 320905 – Fax: 23 320908

Quelimane — Av. 7 de Setembro, n.º 1254,
Tel.: 24 218410 – Fax: 24 218409

Pemba — Rua Jerónimo Romeiro, Cidade Baixa, n.º 1004,
Tel.: 27 220509 – Fax: 27 220510

Preço — 180,00MT