



IIIº CICLO INTERNACIONAL DE CONFERÊNCIAS TÉCNICAS FERROVIÁRIAS

3 & 4
JUNHO 2025



Auditório do MIREMPET
(Eixo Viário)

O TRANSPORTE FERROVIÁRIO E A LOGÍSTICA COMO FACTOR DE PLANEAMENTO E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE ANGOLA



IIIº CICLO
INTERNACIONAL
DE CONFERÊNCIAS
TÉCNICAS FERROVIÁRIAS

LINHAS GERAIS DO PROJECTO DA CONCESSÃO DA INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA DO CORREDOR DO LOBITO

Nicolas Gregoir, COO da LAR (Lobito Atlantic Railway)

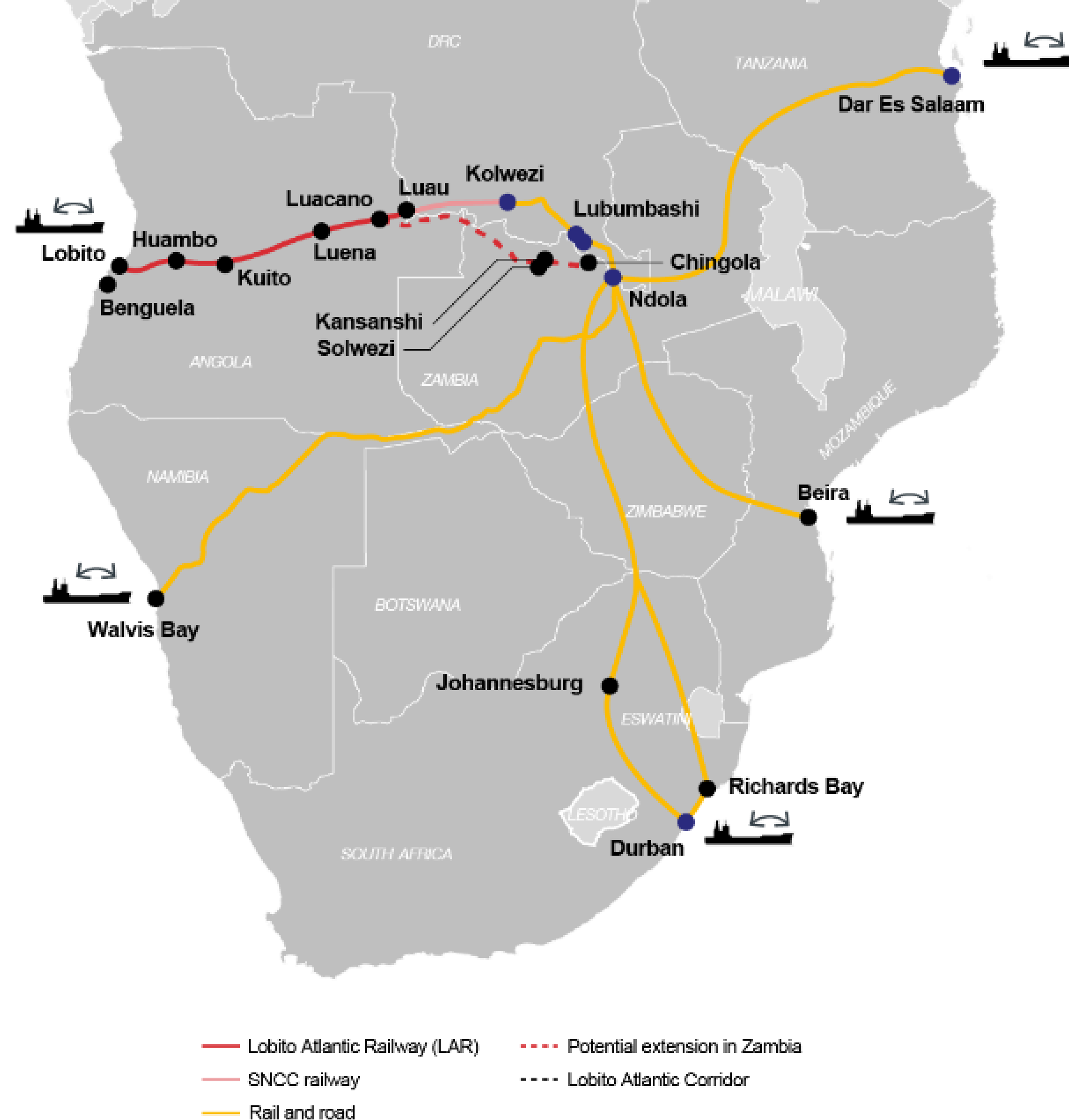


HISTÓRIA DE BENGUELA

DA FRONTEIRA COM A RDC AO LOBITO

Em resumo

- A linha do Caminho de Ferro de Benguela, que liga o Porto do Lobito ao Caminho de Ferro da SNCC na RDC, uma concessão privada com 100 anos, foi construída entre **1902 e 1929** com o objetivo principal de facilitar as exportações de cobre da região de Katanga na RDC.
- Em **1973**, o Caminho de Ferro atingiu o seu pico operacional, transportando 3,3 milhões de toneladas de mercadorias e empregando 14 000 pessoas.
- Após a independência de Angola, em **1975**, o Caminho de Ferro ficou em mau estado e, depois da guerra civil de **2002**, apenas 34 km de via ficaram em condições de funcionamento.
- Entre **2006 e 2014**, a China Railway Construction Cooperation investiu 1,3 mil milhões de dólares na reconstrução da linha, que foi inaugurada **em 2015** e operada pelo Caminho de Ferro de Benguela (CFB).
- Em **2021**, o governo angolano decidiu lançar um concurso internacional para a concessão da Linha Férrea de Benguela e do Terminal Mineiro do Porto do Lobito.
- Em **Novembro de 2022**, um consórcio constituído pela Trafigura, Mota-Engil e Vecturis assinou um Contrato de Concessão do Caminho de Ferro de Benguela e um Contrato de utilização do Terminal Mineiro por 30 anos.
- Em **25 de Janeiro de 2024**, a LAR (Lobito Atlantic Railway) assumiu os activos e começou a operar a ferrovia. Em **Julho de 2024**, a LAR recebeu o seu primeiro Navio de Enxofre no Terminal Mineiro do Porto do Lobito.



PROJECTO DO CORREDOR DO LOBITO

Um corredor ferroviário para abrir ainda mais a região de Copperbelt, rica em minerais, aos mercados internacionais e reforçar as relações comerciais na África Austral.

RDC

Caminho de ferro SNCC / Impala

450 km

De via entre Luau e Kolwezi

Acordo

- Acesso na infraestrutura do Caminho de Ferro da SNCC
- Intercâmbio de vagões LAR entre os dois países
- Disponibilização de locomotivas SNCC para o tráfego LAR

Instalações

Terminal de Kolwezi Impala
200.000 m², dos quais 10.500 m² de armazém coberto, com ligação à rede SNCC

ANGOLA

Caminho-de-Ferro de Benguela

1.289 km

entre Lobito e Luau

67

Estações

2

Trabalhos

8

bases de manutenção

Terminal Mineiro do Porto do Lobito (TMPL)

Acessos

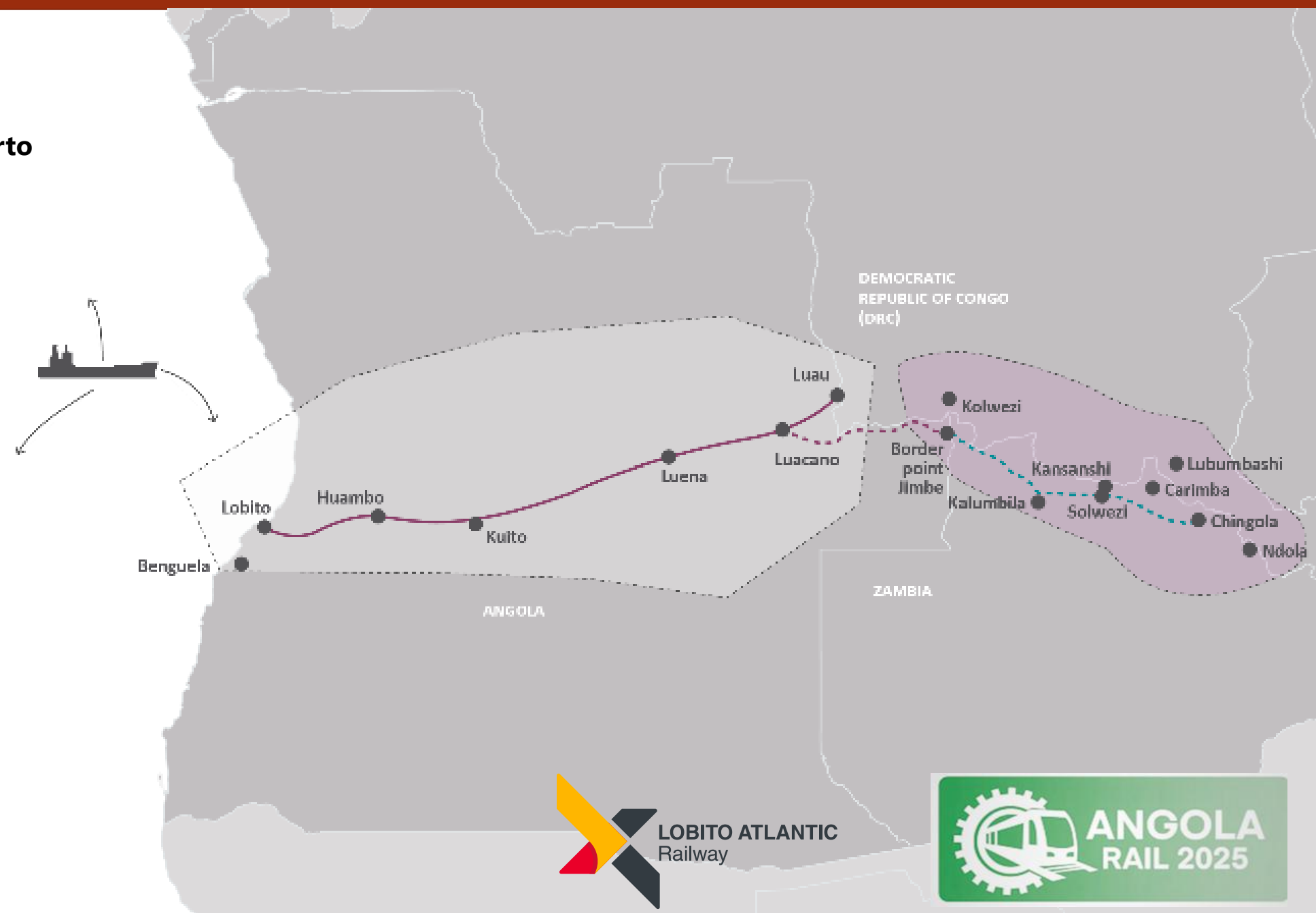
Caminho de ferro (incluindo ALT)

15,3m

profundidade

200,000m²

Capacidade terminal

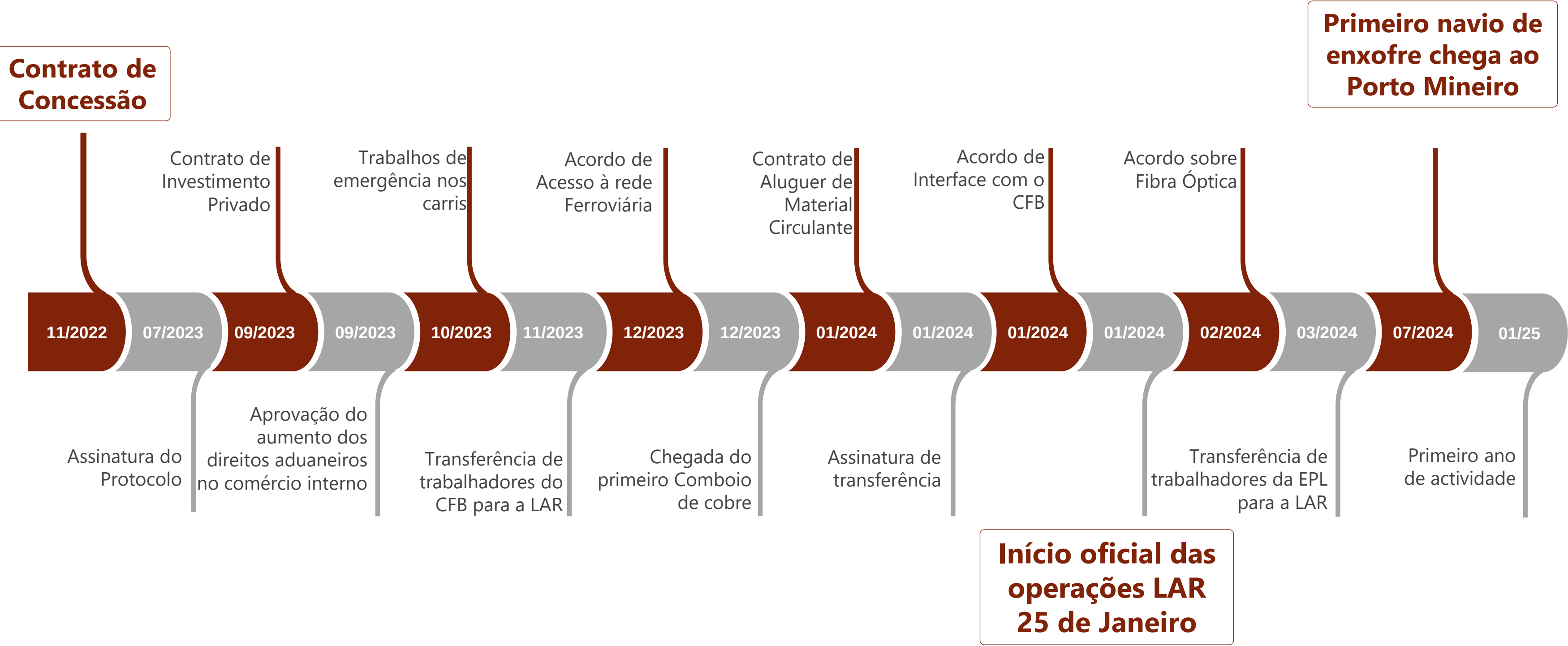


LOBITO ATLANTIC
Railway



ANGOLA
RAIL 2025

FASES DO PROJECTO



PRINCIPAIS FACTOS



1.739 km

Entre Kolwezi e Lobito
O caminho mais curto para a Europa e as Américas

8 dias

Tempo de trânsito da fronteira da RDC até ao terminal do Lobito

Material circulante

1.555 vagões de contentores e 49 locomotivas de linha (35 em Angola e 14 na RDC) previstos

6 comboios / dia

No prazo de 5 anos
Entrada/saída da RDC

10.000 toneladas

Capacidade actual de carga de exportação por mês, com o objectivo de aumentar para **20 000 toneladas até ao final de 2025**

100.000 toneladas

Capacidade total de exportação livre por mês nos próximos cinco anos

1.500 trabalhadores

Nos próximos 5 anos, com um grande plano de formação em preparação

Ambiental e social

Ajuda a reduzir o número de camiões na estrada, minimizando o risco de acidentes rodoviários e contribuindo para reduzir a poluição atmosférica e as emissões de carbono.



PRINCIPAIS REALIZAÇÕES DE 2024

- Início oficial das operações em 25 de Janeiro de 2024
- Registámos 4 263 Comboios, 123 Comboios internacionais, 320 Comboios nacionais, 3 541 Comboios de passageiros e 279 Comboios de serviço.
- Transportámos um total de 125.000 toneladas, incluindo 40.000 toneladas de cobre e 17.000 toneladas de enxofre.
- Reabilitámos e colocámos em serviço 14 locomotivas e 117 vagões para o tráfego internacional.
- Em Julho, recebemos o primeiro navio da história do Terminal Mineiro do Porto do Lobito, no qual descarregámos e ensacámos 40.000 toneladas de enxofre, com 518 vagões carregados durante o ano.
- Investimos significativamente em infraestruturas e equipamentos, incluindo 550 vagões ferroviários e 400 contentores.
- No que diz respeito à segurança, criámos sistemas de monitorização, investigação e comunicação de incidentes, e encorajamos o diálogo diário sobre segurança.
- Estruturámos a nossa visão ambiental e social, obtendo todas as Licenças e Certificados necessários, lançando campanhas de segurança e reforçando os laços com as comunidades locais.
- No final de Dezembro de 2024, a nossa equipa contava com 779 colaboradores.





PRINCIPAIS PRIORIDADES E OBJECTIVOS PARA 2025



Continuar a reforçar a nossa cultura de segurança e torná-la uma parte essencial do nosso ADN



Aplicar o plano operacional para 2025, tendo como objectivo **um Comboio por dia (exportação)**



Encerramento financeiro e primeiros desembolsos (DFC / DBSA)



Realizar os primeiros trabalhos, centrados na manutenção do material circulante, na estação de triagem e na renovação das estações.

307.585 Mt

Transporte internacional de mercadorias

511

Comboios internacionais a circular

382

a frota ativa é constituída por automotoras internacionais

6.003 TEUs

Exportações de cobre

107.500 Mt

Transporte internacional de mercadorias

7 804

7.804 vagões movimentados para carga e descarga

20

locomotivas compõem a frota ativa

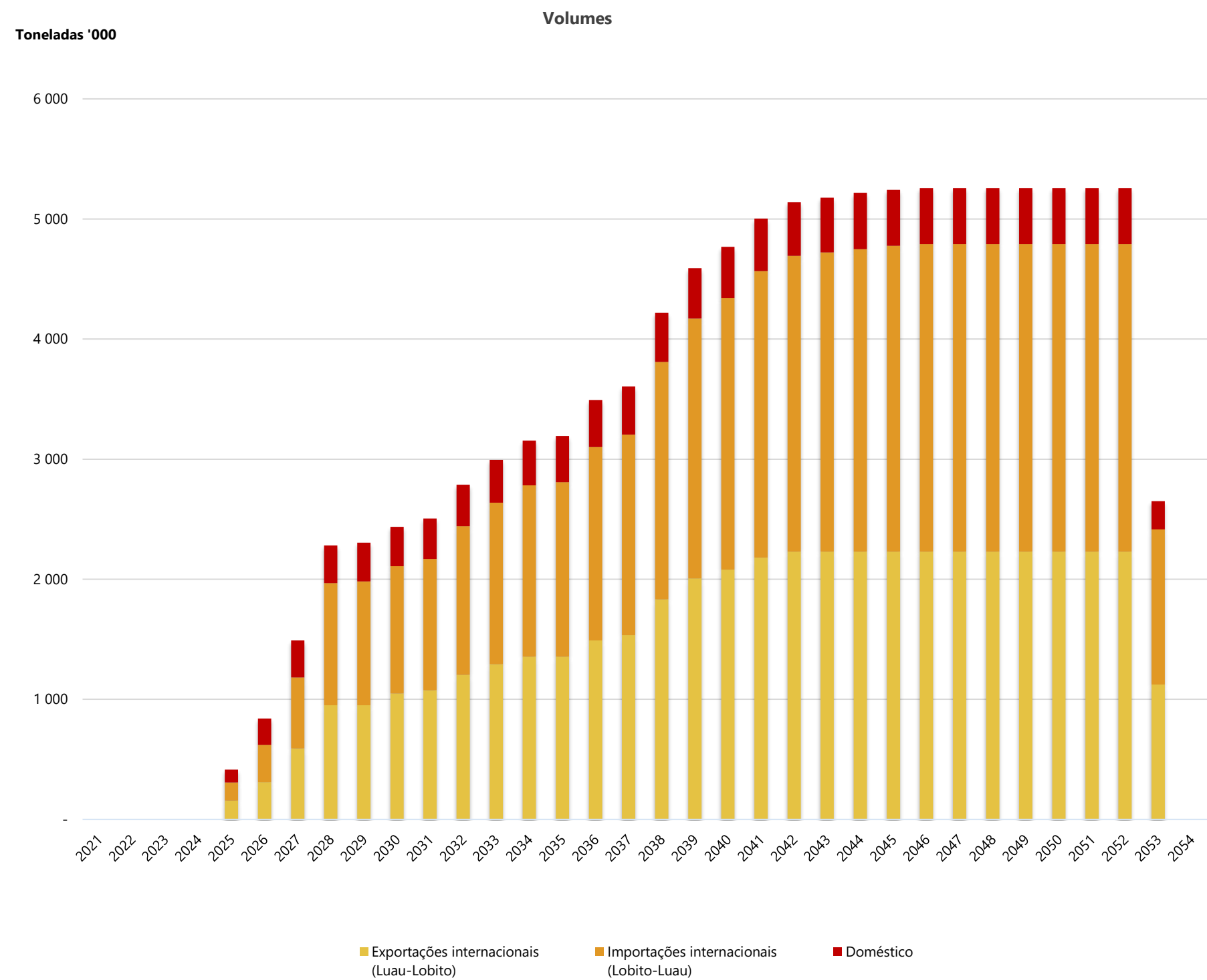
5 000+

Comboios para... gerir



PLANO DE EXPANSÃO DO VOLUME

O projecto do Corredor Atlântico do Lobito visa atingir uma capacidade de exportação de 1 milhão de toneladas e uma capacidade de importação de 1 milhão de toneladas nos próximos cinco anos.



Volumes				
Ano	Exportações internacionais (Luau-Lobito) ('000 toneladas)	Importações internacionais (Lobito-Luau) ('000 toneladas)	Nacionais (milhares de toneladas)	Total ('000 toneladas)
2024	-	-	-	-
2025	164	159	107	430
2026	310	310	219	840
2027	591	591	307	1,490
2028	950	1,017	315	2,282
2029	950	1,032	322	2,304
2030	1,050	1,058	329	2,437
2031	1,075	1,095	337	2,507
2032	1,204	1,238	345	2,787
2033	1,293	1,345	356	2,994
2034	1,355	1,428	371	3,154



O QUE FAZER?

ANGOLA



Compra de **um total de 1.555 vagões, aquisição de 35 locomotivas** do lado angolano e renovação de locomotivas do CFB.



Reforço dos troços de linha através da **adição de 500 000 toneladas de balastro** e da soldadura dos carris existentes



Reforço de cinco pontes metálicas ao longo da linha



Instalação de um novo sistema operativo (TCS)



Desenvolvimento de uma nova linha ferroviária para o Porto Minero



Reabilitação e ampliação das oficinas do Lobito e dos depósitos ao longo da linha para a manutenção do material circulante



Criação de dois pontos de passagem de nível e **extensão das alças de passagem de 400 para 900 metros** para acolher Comboios mais longos.

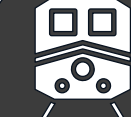
PISO TÉRREO



Substituição completa de 80 km de carris em mau estado entre a fronteira e Divuma



Para o resto da linha está planeado - os dormentes e a linha devem ser parcialmente substituídos e a manutenção deve ser posta em prática.



Aquisição de 14 locomotivas para a secção RDC



A RDC tem **27 pontos de passagem, dos quais apenas 7 estão actualmente abertos. 20 deverão ser reabertos**



Aumentar a frequência para seis Comboios diários de e para a RDC no prazo de cinco anos.



Estabelecer um gabinete no posto fronteiriço de Dilolo



CAPEX total até. 100 milhões de USD em 3 anos de trabalho

PRINCIPAIS DESAFIOS IDENTIFICADOS



PRINCIPAIS DESAFIOS	ACÇÃO	ACTOR ENVOLVIDO
Segurança ferroviária	- Assegurar a segurança da circulação (gestão do tráfego, das infraestruturas e do material circulante) - participar activamente com o CFB e as autoridades angolanas na sensibilização da população local e das pessoas que vivem na proximidade da linha ferroviária.	LAR, CFB, SNCC, Estados
Segurança	Assegurar a protecção dos bens e das pessoas, incluindo as mercadorias transportadas, bem como as infraestruturas, os equipamentos e os materiais em circulação, combatendo o roubo e o vandalismo com o apoio do Estado.	LAR, SNCC, Estados
Tempo de trânsito	Melhorar o tempo de trânsito das exportações da RDC para o Porto do Lobito, um indicador chave para a competitividade do Corredor do Lobito.	LAR, SNCC, clientes, SARA
Duração do ciclo	Melhorar os tempos de trânsito dos comboios para as exportações e importações, indicadores-chave para o controlo dos custos de exploração e dos investimentos necessários para oferecer um determinado nível de capacidade de transporte.	LAR, SNCC, clientes, SARA, Terminais
Capacidade	Aumentar a capacidade para satisfazer a procura de exportações e importações. Isto significa melhorar as condições de tráfego, recrutar e formar pessoal adicional (condutores, gestores de estações, etc.), aumentar o número de estações operacionais e aumentar a disponibilidade de material circulante.	LAR, SNCC, Terminais



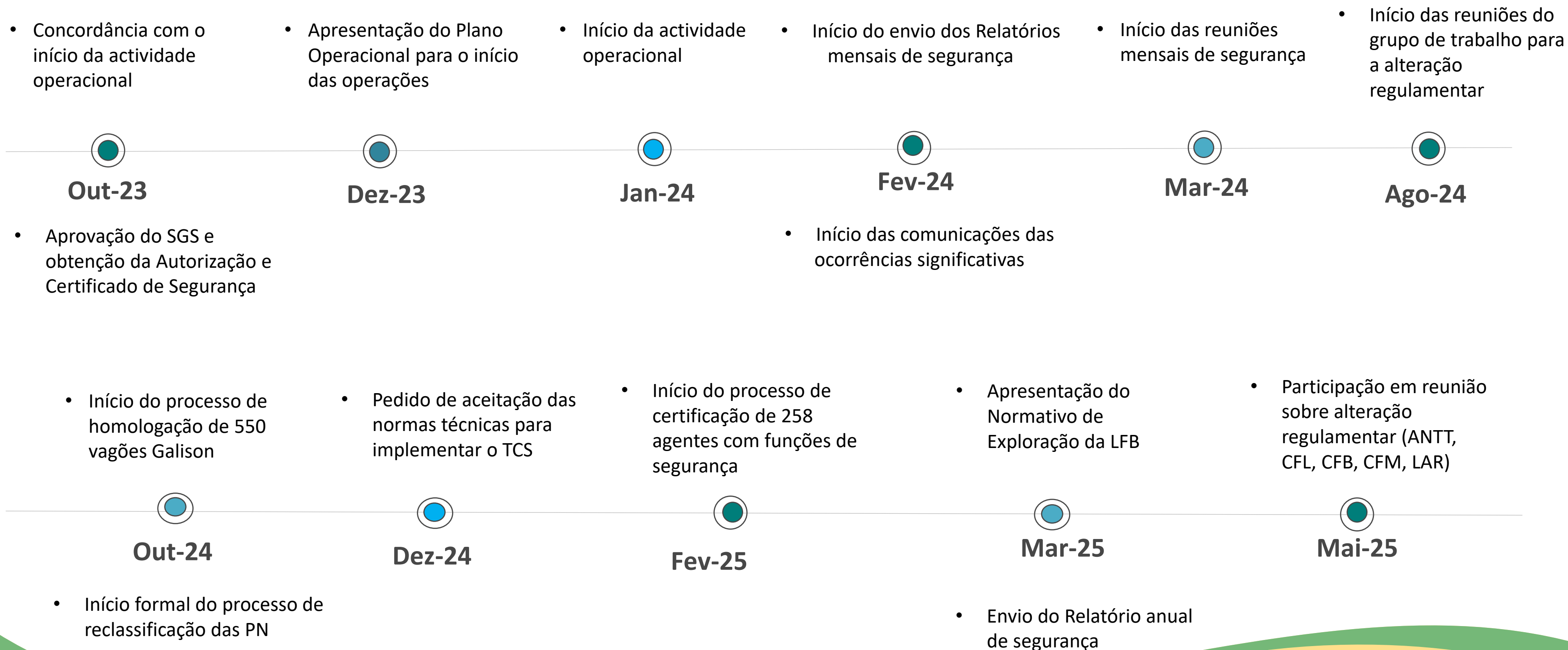
Criação de uma parceria com o CFB

- Celebração em Janeiro de 2024 de um Acordo de Interface, tal como previsto no Contrato de Concessão
- Criação de um Gabinete de Segurança no CFB para dialogar com o seu homólogo na LAR
- Campanha de Sensibilização
- Discussões para um apoio da LAR na manutenção das locomotivas
- Finalização do primeiro Livro Horário no mês passado
- Diretório da rede em fase de conclusão com a assistência da Fernave
- Criação de um Gabinete de Gestão de activos na LAR para digitalizar os arquivos do CFB e regularizar os arranjos informais que fragilizam o Domínio Público Ferroviário.

Melhoria da ligação com a RDC

- Em Dezembro de 2024, uma delegação da SNCC esteve presente no Lobito para dois dias de discussões técnicas.
- Mais recentemente, foi finalizado um Acordo de Intercâmbio trilingue (à espera de assinatura), segundo o modelo de um acordo existente entre a SNCC e a ZRL. O Acordo abrange as modalidades financeiras e técnicas.
- Uma segunda visita da LAR à RDC em Maio 2025, para participar no KBM para apresentar o Projecto.
- Visita do cliente Ivanhoe em Lobito
- No entanto, este tipo de acordo bilateral é um instrumento pouco eficiente. A LAR é de opinião que é essencial que a região da SADC adopte regras de intercâmbio unificadas geridas pela SARA, tal como previsto no Protocolo de 1996.

Linha temporal da colaboração LAR–ANTT em matéria de segurança



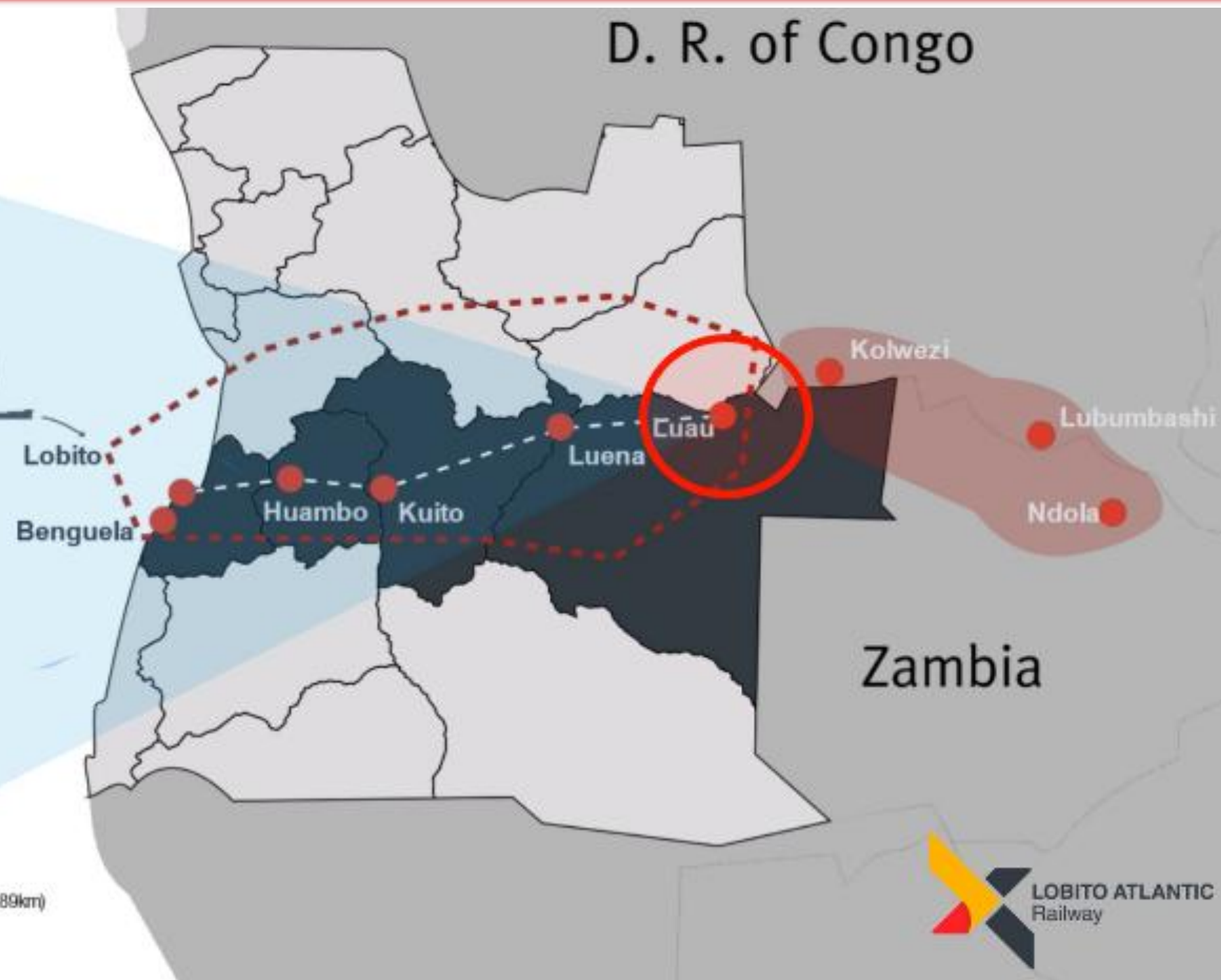


Carregamento dos contentores LAR nos novos vagões

Comboio LAR que parte do TMPL para a RDC



Chegada do Comboio de Cobre
ao Luau proveniente da RDC





Comboio a entrar no Porto do Lobito

Carregamento de cobre no terminal
ALT





ESTACÃO DO LOBITO

Administração
Municipal do Lobito

Ponta da Restinga

PORTO DO LOBITO (ALT)

Baía do Lobito

TERMINAL MINEIRO

Escola Primária
Rainha Nzinga Mbandi

Bairro do Liro

IESA Damasco





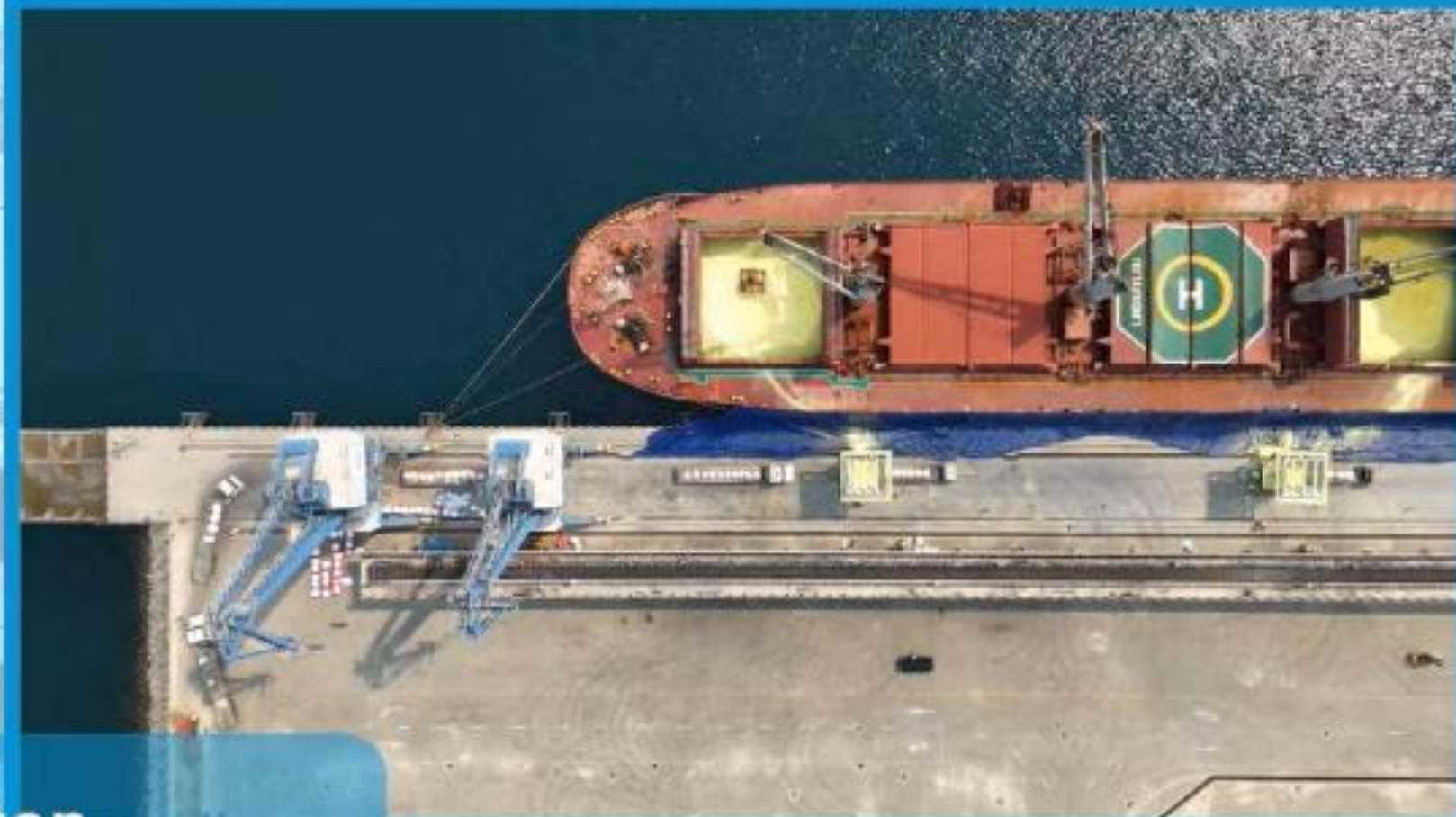
Primeiro navio de Enxofre no
TMPL



ANTES



40.500 ton.
SULFUR / ENXOFRE



DEPOIS

