

Angola

Angola avança com a concessão dos corredores ferroviários

Ricardo Viegas de Abreu, ministro dos Transportes angolano, desvenda como vai concessionar o caminho-de-ferro, privatizar a TAAG, fazer um metro de superfície em Luanda ou inaugurar um aeroporto.

Carlos Cipriano em Luanda

12 de Abril de 2023, 6:00



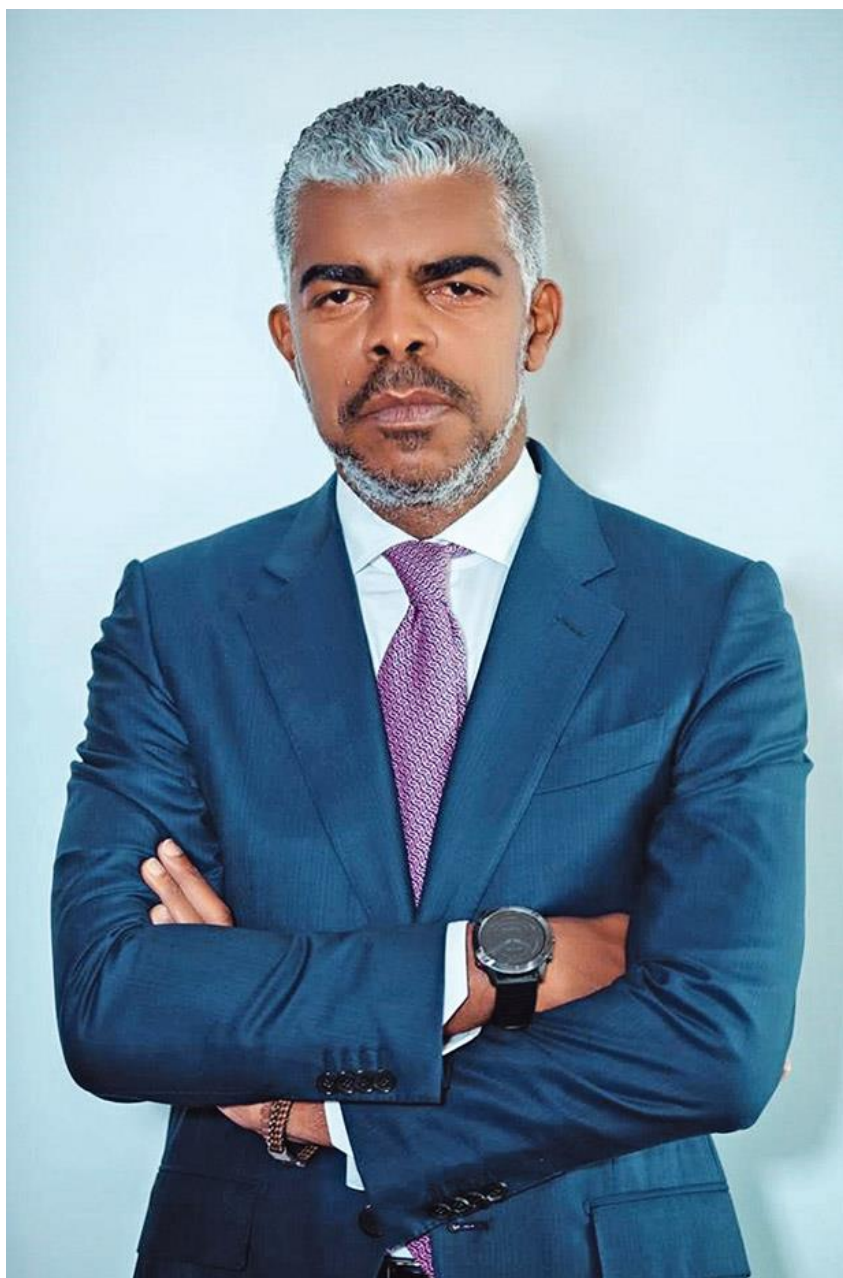
Luanda vai ter metro de superfície e um novo aeroporto LUSA/PAULO NOVAIS

A concessão a privados das linhas de caminhos-de-ferro angolanos é a solução para rentabilizar infra-estruturas que são decisivas no transporte de minérios para os portos e no abastecimento do interior. Em entrevista ao PÚBLICO, o ministro dos Transportes angolano, Ricardo Viegas de Abreu, diz que depois do Corredor do Lobito, segue-se a concessão de

Moçâmedes e, mais tarde, do Corredor de Luanda. Concessões implicam o prolongamento das linhas para a República Democrática do Congo, Zâmbia e Namíbia.

Qual o modelo para a já anunciada privatização da TAAG?

É um processo que começou antes da pandemia e que só agora pode ser retomado. Nesta altura, preocupa-nos criar as condições para que se consiga privatizar nas melhores condições de mercado possíveis e não enquanto empresa saída da pandemia, que ainda se encontra em recuperação e precisa do apoio do Estado para retomar o seu equilíbrio normal. Está em curso um plano de reestruturação que vai permitir que a TAAG, dentro de dois ou três anos, esteja em condições para se apresentar no mercado em busca de um parceiro ideal.



Quais as características desse parceiro ideal?

Temos que escolher com quem vamos casar. Tem de ser um parceiro tecnologicamente avançado para poder dar um bom contributo do ponto de vista técnico e operacional. Do ponto de vista comercial, deve complementar aquilo que são as nossas ambições e os nossos compromissos. Nós temos um compromisso regional e continental, mas temos outras fronteiras nacionais e continentais que queremos alcançar.

Quem comprar a TAAG, compra também o *hub* de Luanda?

Em termos de negócio, quem comprar a TAAG vai ficar no sistema da aviação civil nacional. A TAAG tem em média uma quota de mercado de 60%, seja em viagens internacionais ou domésticas (no caso dos voos domésticos até é mais). Portanto, quem comprar a TAAG fica com isso. E, é claro, o *hub* de Luanda é muito importante.

À partida, o comprador da TAAG será africano ou pode ser de outro continente?

Não importa muito a geografia do operador. Temos sentido interesse por parte de operadores europeus, mas também temos tido o interesse de operadores do Médio Oriente e até da Ásia. Não temos essa definição feita. A nossa prioridade ainda não é essa.

Qual a percentagem que será posta à venda? Mais de 50% do capital da TAAG?

Não temos isso ainda definido. O nosso objectivo estratégico é manter a nossa companhia de bandeira. Outros países fizeram outras opções de não ter companhia aérea de bandeira. Outros têm companhia de bandeira privatizada, mas que já foi renacionalizada. Mas, para um país com a dimensão de Angola, com os objectivos estratégicos que tem e com a sua relevância estratégica, quer na África Austral, quer na África Central e Oriental, é importante ter uma companhia de bandeira. Mas, para já, a nossa prioridade é reposicionar a companhia aérea num patamar em que na prática ela valha o seu valor justo.

Neste momento há muita conflitualidade laboral na TAAG e também muitas queixas dos clientes pelos voos cancelados. Isso pode perturbar o processo de privatização em curso?

Não. Essas questões são naturais. Nós muito facilmente nos esquecemos de alguns factos muito importantes que condicionam determinado tipo de acções. A pandemia afectou brutalmente o sector aéreo, e a TAAG foi vítima desse processo. A TAAG, em 2020, 2021 e em parte de 2022, foi suportando esses custos. Ao contrário do que aconteceu noutras companhias aéreas no mundo, a TAAG não fez *layoffs*, não mandou para casa 50% da sua força de trabalho. Continuou a remunerar os seus profissionais, os quais, ainda hoje exigem melhores condições e melhor remuneração. Mas isso está a ser tratado de forma adequada entre todas as partes. Convém é não nos esquecermos do ponto de partida, que são os prejuízos acumulados nos últimos dois anos e meio, de mais de 600 milhões de dólares (550

milhões de euros). No mundo, em consequência da crise pandémica, houve mais de 64 companhias aéreas a fechar as portas. Mas Angola não fechou a TAAG.

Quanto às queixas, parte dos condicionalismos que hoje a TAAG tem são ainda consequência da pandemia, mas vamos tratar disso brevemente e de forma estrutural.

Para quando está prevista a inauguração do novo aeroporto de Luanda?

Nós prevemos inaugurá-lo em Novembro de 2023.

É um projecto de quantos milhões?

Cerca de três mil milhões de dólares (2,7 mil milhões de euros).

Como vão ser os acessos ao aeroporto, tendo em conta que ficará a mais de 40 quilómetros da cidade?

Temos uma linha ferroviária que está a funcionar e a partir da qual construímos um ramal que liga ao novo aeroporto. Esse ramal está numa fase muito avançada, estamos a contar que no final deste ano as obras estejam concluídas e que o comboio passe a operar já para o novo aeroporto. Introduzimos novos meios rolantes, as DMU [unidade múltiplas a diesel], que já estão a circular e vão dar suporte a esse destino. E também estamos a construir cinco novas estações que vão dar apoio à intermodalidade do serviço para o aeroporto.

Qual a frequência de comboios para o aeroporto?

Teremos capacidade de responder à procura através dessas DMU, que multiplicaram por dez a nossa capacidade de resposta. Mas a demanda específica para o aeroporto vai depender do próprio crescimento da actividade do aeroporto, seja dos passageiros, seja das pessoas que passarão a trabalhar naquela zona [cidade aeroportuária].

O que vai acontecer ao aeroporto actual, que fica praticamente na cidade?

Nós pretendemos manter o aeroporto actual em operação, que vai servir, não a aviação comercial de linha aérea, mas sim a aviação executiva, a aviação *charter*, etc.

Luanda vai ter um metro de superfície?

Sim, é um meio de transporte necessário, incluído nos projectos das acessibilidades ao novo aeroporto. Este ano, vamos desencadear os procedimentos para o seu arranque. Um dos desafios para uma cidade de 10 milhões de habitantes, como é Luanda, é ter meios de transporte de alta capacidade. Temos autocarros convencionais, articulados e os táxis colectivos (vulgo azuis e brancos), mas precisamos de ter um sistema de transportes de alta capacidade, que permita garantir a circulação dos milhões de passageiros que andam pela cidade.

Como será a rede?

Terá 149 quilómetros e vamos arrancar com a primeira linha de 39 quilómetros, entre o Porto

de Luanda e o Kilamba. Depois teremos uma linha para a parte sul, que vai sair da Praia do Bispo até Benfica, e uma outra que fará a parte norte até Cacucaco pelo separador central. E depois teremos a linha circular, pela Via Expressa e avenida Fidel de Castro, que permitirá fazer uma melhor circulação, considerando que deixará de haver interferência rodoferroviária no percurso, porque os retornos passarão a ser por passagens superiores ou elevados, num trajecto de aproximadamente 60 quilómetros. É um investimento a ser executado faseadamente, estimado em 3 mil milhões de dólares (2,7 mil milhões de euros) e será promovido em regime de investimento público e parcerias público-privadas, com concessão da exploração e operação.

Quem construir o metro vai explorá-lo?

Sim. Não serão empresas diferentes.

O preço dos bilhetes será compatível com as necessidades da população e com a viabilização da operação?

Nós vamos introduzir em breve o passe social em Angola. Constituímos uma entidade que é a Empresa Nacional de Bilhética Integrada, responsável por lidar com os operadores e fazer a emissão dos títulos de transporte, entre eles, os passes sociais, aos quais se vão poder associar os antigos combatentes e veteranos da pátria, pessoas portadoras de deficiência, os alunos do ensino de base das escolas públicas, as mulheres grávidas e os idosos.

As obras do Corredor do Lobito já começaram?

Nós adjudicámos a obra em finais de 2022, assinámos o contrato em Dezembro e neste momento o consórcio está a fazer a mobilização para a transferência daquilo que é a parte que vai ficar no âmbito da concessão.

No Corredor do Lobito há duas partes: uma são os direitos que o Estado vai obter ao longo da vida da concessão, e que serão cerca de 2 mil milhões de dólares, e a outra é um conjunto de obrigações que foram definidas ao concessionário – manutenção das infra-estruturas, melhoria operacional, sinalização, telecomunicações – e que representam à volta de 500 milhões de dólares de investimento. E ainda temos um outro compromisso que é a construção de um ramal de 230 quilómetros entre Angola e a Zâmbia (de Luacano à fronteira do Jimbe), que, se for realizado, permitirá ao concessionário prolongar a concessão de 30 para 50 anos.

Também já foi anunciada a concessão do Corredor de Moçâmedes. Vai ser um modelo idêntico?

Estamos a preparar o lançamento do concurso público. É a parte mais complexa e demorada do processo, porque exige a preparação das bases gerais da concessão, o modelo económico e financeiro e toda a documentação de suporte legal para a concessão. Uma das razões de sucesso destes nossos procedimentos de concessão tem sido fazermos um trabalho de base

bastante apurado e consistente, que permite que o processo em si, depois do acto do concurso, corra sem grandes sobressaltos e sem que os concorrentes tenham dúvidas sobre aquilo que estamos a propor.

Esta concessão vai ser basicamente o transporte de mercadorias entre Moçâmedes, Lubango e Manengue?

Sim. Este Corredor Sul tem uma economia subjacente à sua actividade, particularmente no domínio mineral. Há importantes reservas mineiras naquela região (minério de ferro, pedras e rochas orçamentais), que, na prática, viabilizam o serviço de transporte. Mas queremos associar a isso outras obrigações para o concessionário que permitam a expansão desse corredor. O nosso grande objectivo é conseguirmos fazer a extensão dos nossos corredores para os países vizinhos, neste caso, para a Namíbia e Zâmbia. Portanto, há ali uma economia que pode ser dinamizada, até porque os interessados hoje também já lá estão. Temos entidades que têm os direitos de exploração mineira nas províncias da Huíla e do Cunene e temos operadores logísticos também interessados em fazer parte deste processo. Por isso, pensamos que este será um caminho mais rápido do que foi o do Corredor do Lobito.

E o Caminho de Ferro de Luanda [linha ferroviária que atravessa Angola de oeste a leste] vai também ser concessionado?

O nosso grande objectivo, como disse, é garantirmos a extensão dos três corredores: Norte [Caminho de Ferro de Luanda], Centro [Caminho de Ferro de Benguela] e Sul [Caminho de Ferro de Moçâmedes]. Para o Caminho de Ferro de Luanda nós temos ainda uma tarefa que é a reabilitação dos 215 quilómetros do troço entre Zenza do Itombe e Cacusso, que hoje reduzem a atractividade dessa ferrovia. Estamos a executar essa reabilitação e posteriormente passaremos para um cenário de concessão do Corredor Norte, com obrigações para o sector privado de conseguir estender as linhas férreas, neste caso, para as Lundas, e fazer também a ligação à República Democrática do Congo (RDC).

Continuamos a falar de três corredores separados e não de uma rede ferroviária em Angola. Está prevista a construção de linhas verticais para “cozer” estas três linhas?

Está previsto, sim senhor. Queremos também lançar um projecto que, numa fase inicial, consiste em ligar essas três ferrovias e, numa fase posterior, fazer com que possam chegar à fronteira Norte e à fronteira Sul de Angola. O nosso plano director define os três corredores horizontais e depois três corredores verticais – o Litoral, o Centro e o Leste. Queremos começar pelo corredor Central, que poderá ligar Malange ao Lubango e ao Menongue.

É um plano ambicioso.

Sim, mas estamos a falar de um plano a 20 anos para o sector dos transportes.

Existe uma empresa nacional de infra-estruturas ferroviárias de Angola?

Não. Mas na constituição desta tal rede ferroviária nacional vamos equacionar a constituição dessa empresa.

Então os concessionários dos corredores gerem a infra-estrutura e a operação. Têm também o monopólio da exploração?

Não. No Corredor do Lobito, o consórcio privado tem a responsabilidade de fazer a gestão das infra-estruturas ferroviárias e também fica com o negócio do transporte de carga, mas não em exclusividade porque tem outro operador que é o próprio Caminho de Ferro de Benguela, que continua a existir como transportador de passageiros e de mercadorias ligeiras.

Mas um outro operador internacional que queira realizar comboios, por exemplo da RDC para o Lobito, pode fazê-lo desde que pague uma “portagem”?

Já temos tido a operação do Rovos Rail [operador turístico sul-africano] e da própria Société Nationale des Chemins de Fer da RDC, que também entram no nosso caminho-de-ferro. Todo esse regime de autorizações já é feito no âmbito da regulamentação existente.

Angola criou a ANTT (Agência Nacional dos Transportes Terrestres) que junta a rodovia com a ferrovia. Em Portugal, isso não está a funcionar muito bem porque há sempre uma prevalência da rodovia sobre a ferrovia. Como é que acautelam essa situação no caso angolano?

É uma questão interessante! No nosso caso, embora a infra-estrutura rodoviária não esteja nas nossas atribuições (está no Ministério das Obras Públicas, Urbanismo e Habitação), a ANTT não tem a regulação das infra-estruturas rodoviárias, mas tem da parte ferroviária. Estamos a dinamizar a parte ferroviária em função dos grandes objectivos estratégicos, mas em coordenação com o Ministério das Obras Públicas, Urbanismo e Habitação, porque nós teremos momentos em que teremos de decidir entre haver viabilidade económica, para incluir uma ferrovia ou não. Em função da dimensão de Angola, precisamos de garantir as acessibilidades a todo o território nacional, mas temos de ter consciência de que a infra-estrutura ferroviária é mais cara do que a rodoviária. Algumas vezes a decisão há-de passar por primeiro fazermos a estrada e só depois a ferrovia.

Por exemplo, hoje foi aprovado o Planagrão, que é um plano para a produção agrícola dos grãos (arroz, soja, milho, trigo), privilegiando a região Leste de Angola. Temos de ter uma solução de transporte, porque os grãos são *commodities* muito sensíveis ao preço e, se nós não tivermos os meios adequados para o transporte aos portos, poderemos não garantir a viabilidade desse plano.

Em poucos dias estiveram em Angola os reis de Espanha e o Presidente francês, Emmanuel Macron. Estas investidas diplomáticas de Espanha e da França vão poder

agilizar o desenvolvimento do sector dos transportes? Como fica o espaço das empresas portuguesas?

A relação histórica, quase umbilical, entre Angola e Portugal é visível do ponto de vista cultural, social e político. Mas é óbvio que estamos numa dinâmica de aceleração do processo de diversificação da nossa economia. Para isso, o sector dos transportes tem uma quota-parte importante de facilitação nesse processo de diversificação. E interessa-nos que haja um alinhamento com os nossos parceiros internacionais no apoio e no suporte dos diferentes projectos que possamos ter, numa lógica de passarmos do que era um pouco tradicional, num modelo de financiamento e construção, para um modelo de financiamento, construção, exploração e investimento directo. Não é por acaso que estamos a fazer estas concessões. Queremos lançar projectos da nova geração que envolvam o investimento directo desses mesmos parceiros. Não estamos a dizer que não vá haver investimento público, financiado pelas linhas de crédito existentes, em termos da cooperação bilateral e aí então haver empresas portuguesas, espanholas ou francesas a realizarem esses projectos, mas interessa-nos, sim, que haja este sentido de parceria no investimento na economia angolana.

Na ferrovia, Portugal mantém muito *know how* e experiência da tecnologia do diesel, numa realidade próxima da dos caminhos-de-ferro angolanos. Em tempos chegou a haver técnicos da CP a dar apoio nas vossas oficinas. Mas essa cooperação interrompeu-se. O que aconteceu?

Não tenho grande histórico das razões que levaram a essa interacção. Mas não deixámos de ter relações com a comunidade ferroviária portuguesa, que tem participado, inclusivamente, nos nossos fóruns de reflexão, coordenação e preparação de projectos aqui em Angola, seja a nível da Adfersit [Associação Portuguesa para o Desenvolvimento dos Sistemas Integrados de Transportes], ou outras, e até ao nível do trabalho directo com profissionais ferroviários portugueses, que têm um conhecimento bastante profundo sobre a nossa história ferroviária e que nos ajudam a fazer coisas que não foram concluídas ou que podem ser estendidas.

Um litro de gasolina em Angola custa 160 kwanzas (0,30 euros) e tem havido instituições, nomeadamente o FMI, que defendem o fim da subsidiação dos combustíveis. Como equilibra a necessidade de mobilidade de uma população genericamente pobre, que precisa de transportes baratos, e a exigência de taxaço dos combustíveis, até por motivos ambientais? Ou será que as questões ambientais serão um luxo de países ricos?

Ui... Isso são várias perguntas. A questão dos desafios da transição energética tem muito que se lhe diga e é óbvio que devemos encará-la com alguma prudência, sob pena de colocarmos em risco o próprio processo de desenvolvimento das economias mais pobres. Tem-se falado muito em haver pacotes de apoio financeiro aos países menos desenvolvidos, exactamente

para ajudar ao processo de transição energética – que é necessária para a protecção do ambiente –, mas que não ponha em causa o desenvolvimento humano das populações que estão nas economias menos avançadas.

Do ponto de vista energético, Angola está a fazer o seu caminho através das energias limpas, hidroeléctricas ou solares, que está a permitir a descontinuação energética de fontes térmicas com combustíveis fósseis. Isso está a acontecer naturalmente, até porque Angola tem uma rede hidrográfica favorável e um ambiente em termos de emissão de raios solares que permite também a sustentabilidade dos parques que estão a ser construídos. Portanto, temos aqui algumas vantagens competitivas. Mas, depois, temos a transição energética em relação a tudo o resto, incluindo a parte da mobilidade. Nós preparámos uma estratégia nacional de electromobilidade, que tem um pacote legal e regulamentado que também prevê benefícios fiscais e isenções para este processo ocorrer em Angola da parte da transportação. O grande desafio será certamente termos essa transição do lado ferroviário com a electrificação das linhas. É um debate que estamos a fazer.

Os combustíveis baratos permitem resolver grande parte da mobilidade das populações, mas à custa de muitos congestionamentos e de elevada poluição, que é bem visível em Luanda. Se deixarem de subsidiar os combustíveis, o que pode acontecer?

Isso é um tema que está na agenda do executivo e que tem de ser feito de forma articulada e coordenada, sem que haja um impacto significativo, particularmente nas camadas sociais mais desfavorecidas. Temos de conseguir uma solução que garanta a dessubsidiação dos combustíveis, mas que depois esse efeito não tenha um impacto directo na população. Não é fácil, até porque os combustíveis têm uma estrutura de custos relevante em todas as empresas de transportes, mas é um trabalho que temos de fazer. O actual quadro de subsidiação já é injusto por si só porque, na prática, abrange também camadas sociais que não necessitariam desse subsídio. Tem de haver aqui um compromisso de transferência de rendimentos que permita mitigar esse impacto.

Qual o ponto de situação dos *ferries* para o Soyo e Cabinda?

É um transporte que arrancou no ano passado e que está a funcionar com regularidade. Em oito meses de operação, foram já transportados, aproximadamente, 35.000 passageiros e perto de 500 toneladas de carga. Entre o Soyo e Cabinda há duas frequências semanais, e entre Luanda e Cabinda, uma frequência semanal. Tem tido uma boa adesão e está a ser um exercício complementar ao transporte aéreo de pessoas e bens para a província de Cabinda, que tem descontinuidade geográfica e rodoviária do resto do país, e isso está a ter um impacto positivo no próprio custo de vida em Cabinda.

Estamos a terminar o trabalho do quebra-mar no terminal de Cabinda, o que vai permitir a entrada em operação do *ferry* Cabinda, com capacidade de nove contentores, dez viaturas e 60 passageiros. E isso vai ter um impacto positivo ainda maior para as populações e para a sua qualidade de vida.

Para o projecto da Barra do Dande, onde vai haver um grande complexo industrial, está previsto alguma linha de caminho-de-ferro ou todo o transporte vai ser por camião?

Está previsto um ramal ferroviário para a zona franca da Barra do Dande que partirá da linha do Caminho de Ferro de Luanda. Estamos numa fase de pré-qualificação dos parceiros privados que possam trabalhar connosco nos investimentos que há para fazer. Vai ser a primeira zona franca do país.

carlos.cipriano@publico.pt

TÓPICOS

[Economia](#) [Angola](#) [Transportes](#)