

ECONOMIA

RICARDO VIEGAS DE ABREU MINISTRO DOS TRANSPORTES DE ANGOLA

“Construtoras portuguesas têm de se posicionar em Angola como investidores”

O ministro dos Transportes angolano pede às empresas portuguesas uma mudança de estratégia, desafiando-as a que se “posicionem também como investidores e parte integrante do risco de investimento e gestão de algumas infraestruturas”.

CELSE FILIPE
cfilipe@negocios.pt

Ricardo Viegas de Abreu assume que há uma melhoria da imagem de Angola. Em entrevista por escrito acredita que esta circunstância se deve “a uma melhoria significativa da governação e dos seus mecanismos de decisão, fiscalização, inspeção e transparência nos atos públicos”.

Preveem para 2022 as privatizações da TAAG e da Sociedade Gestora dos Aeroportos. Há condições para cumprir este calendário. Já houve manifestações de interesse? De quem?

O setor dos transportes foi severamente afetado pela pandemia, designadamente a aviação civil. Este facto colocou também aos nossos potenciais parceiros as mesmas pressões e preocupações, sendo que algumas das decisões de crescimento orgânico foram adiadas ou simplesmente descontinuadas. Mas acreditamos na nossa proposta de valor, sobretudo por causa do trabalho que realizamos para elevar o setor aeronáutico angolano, quer ao nível do seu órgão de regulação e supervisão, no asseguramento de um nível superior de conformidade com as normas da ICAO, quer do setor empresarial, reestruturando-o para poder assegurar uma maior intervenção do setor privado. E já temos manifestações de interesse de empresas da União Europeia, particularmente da

Alemanha, França e Espanha, assim como de empresas do Médio Oriente. Mantemos o diálogo e a preparação das condições para que o processo ocorra com total transparência e rigor, e para que seja rentável para Angola e para os parceiros que em nós venham a acreditar.

A construção do metro de superfície de Luanda é uma das obras emblemáticas deste Governo. Quando é que vai arrancar e qual o investimento previsto e o prazo para a sua conclusão?

Estamos a ultimar os instrumentos legais e regulamentares para podermos formalizar o arranque do projeto, que pretendemos que ocorra ainda em 2021. Depois, a sua execução ocorrerá por fases. A estrutura da rede básica inicial compreende 149 quilómetros de extensão, composta por quatro linhas, sendo que a fase um corresponde à linha amarela que ligará o Kilamba ao Porto de Luanda, numa extensão de 37 quilómetros. Dependendo, sobretudo, da integração dos parceiros privados, pretendemos que a fase um se encontre significativamente avançada em 2022. O projeto global irá estender-se até 2025, sendo o investimento estimado de dois mil milhões de dólares. Mas mais importante do que o valor de investimento a realizar são os benefícios que o projeto trará ao nível da criação de empregos diretos e indiretos, da redução de custos para a mobilidade dos cidadãos da província de Luanda, e todo o investimento de requalificação urbana, dos novos equipamentos sociais e urbanos.

Será em regime de PPP? Com que parceiro?

O projeto será lançado em regime PPP, contando com investidores nacionais e internacionais. Assinámos um memorando de entendimento com a Siemens, que se posicionou como parceiro de primeira hora e com o qual as nossas equipas têm feito um trabalho intenso e dedicado.

Qual o ponto da situação relativamente às concessões portuárias?

Concluímos recentemente o Concurso Internacional para a Concessão do Terminal Multiusos do Porto de Luanda, tendo saído vencedora a DP World, Ltd, empresa dos Emirados Árabes Unidos, terceiro maior operador global de Terminais de Contentores do Mundo. Um concurso importante tendo em conta a relevância estratégica deste terminal, quer para o Porto de Luanda quer para o país. O Porto de Luanda é responsável por quase 70% das cargas para Angola, e o Terminal Multiusos tem movimentos de quase 50% da operação do Porto de Luanda. Seguem-se os Terminais do Porto do Lobito, ainda no primeiro trimestre de 2021, bem como os terminais de passageiros e carga do Soyo e Cabinda. Mais para o final do ano iremos dar início à preparação da Concessão do Porto do Caio.

Têm também planos para a reabilitação do corredor ferroviário do Lobito. Quando será executada esta obra?

O corredor ferroviário do Lobito será igualmente concessionado. Temos já a autorização do Presidente da República para prepararmos as condições para esse concurso, que antevemos muito concorrido, devido à importância estratégica

que o Corredor do Lobito tem. Será nesse âmbito que executaremos com brevidade algumas melhorias ao nível das infraestruturas, comunicação e sinalização, bem como o investimento e a potenciação das plataformas logísticas ao longo dos 1.300 quilómetros de extensão da linha. É importante referir que a linha do Caminho de Ferro de Benguela foi reabilitada recentemente, pelo que atualmente está em totais condições operacionais, prestando serviços importantes de transporte de passageiros e carga, alguma dela proveniente da vizinha República Democrática do Congo.

O acordo com o FMI e o empenho do Presidente João Lourenço no combate à corrupção ajudaram a melhorar a imagem de Angola no exterior, sobretudo junto dos investidores externos?

A melhoria da imagem de Angola no exterior está claramente ligada a uma melhoria significativa da governação e dos seus mecanismos de decisão, fiscalização, inspeção e transparência nos atos públicos. A responsabilização dos gestores públicos é também determinante. E embora acredite que já muito progredimos nesta matéria, sei e sabemos todos que o caminho é ainda longo, designadamente ao nível da formação e da preparação dos agentes públicos para que fiscalizem, investiguem e julguem de acordo com as melhores práticas internacionais do setor. Relativamente às organizações multilaterais, e particularmente ao FMI, penso que a nossa relação estreita e coordenada é um fator crítico para que, com o programa ou sem o programa, todo o nosso quadro de gestão macroe-

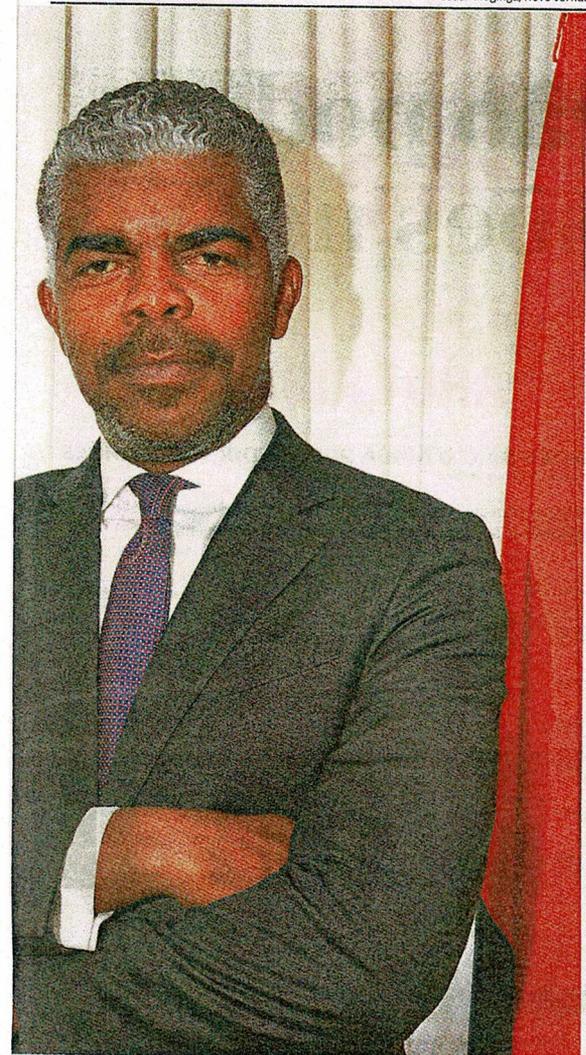
conómica seja reconhecido.

As construtoras portuguesas ainda têm uma presença relevante em Angola. Qual o papel que poderão desempenhar no setor dos transportes e infraestruturas?

As construtoras portuguesas têm uma vantagem relativamente às de outras geografias porque conhecem parte significativa do território e porque possuem elementos nos seus acervos que podem ser de grande utilidade. Porém, o contexto está a mudar, e precisamos que essas empresas se posicionem também como investidores e parte integrante do risco de investimento e gestão de algumas das infraestruturas. ■



Cédar Muginga/Novo Jornal



“A relação com a China irá manter-se importante”

O ministro dos Transportes, Ricardo Viegas de Abreu, diz que a carteira dos principais investimentos em curso em Angola encontra-se financiada, sobretudo por fundos chineses, mas adianta que “é importante encontrar mecanismos alternativos” que permitam a entrada de privados.

De que forma a crise económica forçou o Governo de Angola a alterar os seus planos em matéria de investimentos no setor dos transportes e infraestruturas?

A pandemia de covid-19 acentuou a crise em todas as geografias, sendo o setor dos transportes um dos mais afetados. Em Angola, registámos perdas consideráveis, principalmente nos subsectores relativos ao transporte de passageiros. Os dados preliminares apontam para uma redução de receitas na ordem dos 65%, podendo ter atingido o montante aproximado de 1,3 mil milhões de dólares, entre entidades públicas e privadas. Significa isto que nesta conjuntura também perdemos receitas importantes para a implementação de projetos estruturantes. Porém, a carteira dos principais projetos em curso no setor encontra-se devidamente financiada, nomeadamente por financiamentos provenientes da China. Sabemos, contudo, que é importante encontrar mecanismos alternativos que assegurem maior inclusão e participação do setor privado no investimento em infraestruturas e serviços de transportes, e diversificação dos mecanismos de financiamento dos projetos a implementar futuramente, designadamente dos que integram o Plano Diretor Nacional do Setor dos Transportes e das Infraestruturas Rodoviárias.

A China tem sido o maior parceiro de Angola nestas áreas. Este quadro vai manter-se? Porquê?

A China foi o país que se disponibilizou para apoiar Angola num momento importante do relançamento da sua economia pós-advento da paz. Com esse apoio Angola registou os índices mais altos de crescimento económico a nível mundial durante quase uma década. Sendo a China o maior credor de Angola, bem como o principal destino das exportações nacionais, a nossa relação com este país tem por base uma abordagem estratégica e assertiva, logo com continuidade. Assim, a relação com a China manter-se-á importante, embora procuremos agora desenvolver mecanismos de coopera-

ção e investimento com maior partilha de risco, devidamente protegidos por acordos bilaterais, seja na dupla tributação, seja na facilitação de vistos para investidores, seja na essência da proteção dos investimentos a realizar.

O Governo pretende criar um fundo de investimento para o setor dos transportes. De que montante será e qual a forma como irá funcionar?

Sim, o Governo pretende criar um fundo de investimento para o setor dos transportes e das infraestruturas – o FITA –, um instrumento que visa assegurar a capacidade de fazer investimentos nestes domínios continuamente. Estamos a perspetivar iniciar este fundo com aproximadamente 100 milhões de dólares. O fundo será alimentado com o resultado das receitas patrimoniais provenientes dos prémios de assinatura das concessões de infraestruturas portuárias, ferroviárias e aeroportuárias que temos em agenda. Poderá haver outras receitas eminentemente públicas para o seu reforço, mas todas de caráter patrimonial.

Que tipo de investidores poderá captar?

Investidores nacionais ou estrangeiros, diretamente relacionados com o setor, potenciando as PPP e alavancando os mercados financeiros para a concreti-

zação dos projetos de investimento.

Qual será o papel do Estado neste fundo?

O Estado é o seu promotor e impulsionador. Estabelecendo, por isso, as regras mais adequadas para a sua governação, controlo e fiscalização. Há todo o interesse em que, sendo um instrumento público, funcione com regras claras, transparentes, economicamente racionais e sustentáveis.

Foi antecedido no cargo de ministro dos Transportes por Augusto Tomás, o qual em 2019 foi condenado a 14 anos de prisão por peculato, violação das normas de execução do plano de orçamento sob forma continuada, abuso de poder e participação económica. Esta circunstância afetou a imagem do ministério e tornou o seu exercício de funções mais complicado?

Desde que assumi funções, procurei assegurar o espírito de coesão e de união entre as equipas para olharmos para os desafios que tínhamos e que temos pela frente. Estou inteiramente focado em atingir os objetivos mensuráveis que estabelecemos para o desenvolvimento do setor dos transportes em Angola. As circunstâncias do passado não condicionam nem limitam a minha atividade ou do ministério. ■

“Perspetivamos iniciar o fundo de investimento nos transportes com 100 milhões de dólares.”

“Queremos mecanismos de cooperação e investimento com maior partilha de risco.”