



EDIÇÕES NOVEMBRO
Paixão pela Imprensa

Sexta-feira, 10 de Novembro de 2023
Este Caderno é parte integrante
da edição Nº 17259 do Jornal de Angola
Não pode ser vendido separadamente



Caderno Especial

Aeroporto Internacional 
Dr. António Agostinho Neto

Nova porta de entrada para o país e a região

Os dados que tornam o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto na placa giratória (Hub) para a região

As opiniões de especialistas sobre a infra-estrutura pensada para dinamizar a economia de Angola

ÁREA OCUPADA
1.324
HECTARES

CAPACIDADE
15 MILHÕES
DE PASSAGEIROS POR ANO

VOLUME DE CARGA
130 MIL
TONELADAS POR ANO



Importância, benefícios e desafios do Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto



Rui Carreira
Piloto e gestor aeronáutico

Brevemente, será inaugurado o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto (AIAAN). Os aeroportos são elementos importantes na estrutura logística, quer doméstica, como internacional de cada país em função da sua localização e extensão geográfica.

Num mundo cada vez mais globalizado, os aeroportos internacionais representam um tremendo contributo para as economias em todas as suas dimensões e perspectivas, mas principalmente no plano internacional, a julgar pelo fluxo de divisas que circulam, quer a entrar, como a sair. O transporte aéreo disponibiliza aos seus utentes vantagens comparativas inequívocas pelo grande número de passageiros e grandes volumes de mercadoria transportados entre grandes distâncias transpondo montanhas, vales, oceanos e fenómenos naturais com um índice cada vez mais pequeno de obstáculos operacionais e níveis de segurança cada vez maiores.

Para um país como Angola com mais de 30 milhões de habitantes e com taxas de crescimento populacional à volta dos 3% por ano nos últimos anos (segundo dados do Banco Mundial), com uma economia obrigada e com potencial para crescer em percentagens superiores, não tenho a menor dúvida em declarar, de minha justiça, que o Aeroporto 4 de Fevereiro já não se adequa aos desafios que se colocam a este país e ao seu povo.

É um aeroporto construído de raiz e inaugurado em 1954, sofreu várias obras de requalificação e aumento ao longo dos anos e chegou a um ponto em que não pode crescer mais. Isto acontece porque paralelamente ao seu crescimento verificou-se, de igual modo, uma progressiva aproximação da cidade e, principalmente, de bairros habitacionais ao seu redor, dificultando a sua operacionalidade logística e eliminando as hipóteses da sua expansão em tamanho, sem o dispêndio de grandes quantidades de recursos. Neste momento é um aeroporto que consegue transportar 3 milhões de passageiros por ano, mas não sem enfrentar inúmeras dificuldades operacionais, principalmente nas horas de ponta a que também está sujeito o tráfego aéreo.

A circulação dos passageiros do Terminal Doméstico para o Internacional não dispõe de qualquer via dentro do próprio aeroporto e a movimentação de equipamentos e dos trabalhadores do aeroporto, pertencentes aos mais variados organismos que ali funcionam, é feita enfrentando inúmeros obstáculos físicos e burocráticos, diminuindo a sua eficiência e eficácia.

O AIAAN vem eliminar todas estas dificuldades. Possui uma estrutura moderna e funcional. Embora a escolha da sua loca-

lização não tenha merecido o consenso da comunidade aeronáutica, principalmente por razões ambientais, sou de opinião que é inútil, por esta altura, estarmos a debater este tema e devemos todos abraçar o pragmatismo que se impõe. Há países que demoram décadas a determinar e a decidir onde se construir um aeroporto novo, alternativo aos existentes, pois, para além do debate e análise das opções técnicas, cai-se sempre na rota dos intermináveis debates políticos movidos quase sempre por aspectos de natureza eleitoralista.

A questão das dificuldades de acesso, não só pela distância que se encontra do centro da cidade, comparativamente ao aeroporto actual, mas também pelas dificuldades de circulação encontradas ao longo da estrada que nos leva até lá, fazem também parte das reflexões quotidianas dos angolanos e que, eu tenho a certeza, terão algum reflexo positivo no equacionar de soluções por parte do Executivo de Angola. Todos estes debates, discussões e reflexões estão carregados de legitimidade e por isso devem merecer a melhor das atenções por parte de quem decide o rumo das coisas. Espero que prevaleça sempre o bom senso e o interesse nacional acima de qualquer outro.

A AIAAN é um aeroporto cuja estrutura suporta o trânsito de 15 milhões de passageiros e 50 mil toneladas de carga por ano.



Para um país como Angola com mais de 30 milhões de habitantes e com taxas de crescimento populacional à volta dos 3% por ano nos últimos anos (segundo dados do Banco Mundial), com uma economia obrigada e com potencial para crescer em percentagens superiores, não tenho a menor dúvida em declarar, de minha justiça, que o Aeroporto 4 de Fevereiro já não se adequa aos desafios que se colocam a este país e ao seu povo

Obviamente estes números não serão atingidos de imediato. Há um longo caminho a percorrer para se lá chegar, mas devemos acreditar no crescimento económico do país, alavanca imprescindível para se transformar estes números em realidade.

Entretanto, há um aspecto que importa abordar. Estes números provocam discussões e preocupações legítimas à volta da rentabilidade desta enorme infra-estrutura. É um assunto de extrema importância e que é bom não ser ignorado. Devemos saber interpretar os números. Os números conhecidos referem-se à sua capacidade máxima, mas não nos dão qualquer referência ou visibilidade sobre o ponto de equilíbrio financeiro (break even point), ou seja, a partir de quantos passageiros e volume de carga transportada começa o aeroporto a ser rentável. Esta deveria ser a primeira meta a atingir e, na realidade, tanto quanto seja do meu conhecimento, estes números ainda não foram divulgados. Sei, com toda a certeza, que não é um cálculo fácil de se fazer, pois diante de uma estrutura de custos complexa, mas fácil de se calcular, está uma estrutura de proveitos mais difícil de se apurar. Actualmente os aeroportos têm inúmeras fontes de receitas que vão além do negócio da logística e dinâmica do transporte aéreo. São os chamados "negócios não aviação", como sendo as lojas, os restaurantes, os hotéis e um sem número de serviços dentro do perímetro de responsabilidade dos aeroportos que constituem uma importante fonte de receita. Obviamente que a grande tarefa será transportar o ponto de equilíbrio financeiro para bem longe da capacidade máxima do aeroporto para que ele rapidamente possa ser auto-sustentável e não constituir mais um peso para a nossa economia, com reflexos imediatos nos bolsos dos contribuintes.

A economia angolana deverá crescer (pois tem potencial para isso) à custa do desenvolvimento do turismo, de continuar a apostar nas indústrias extrativas e nas energias renováveis, na agricultura e no desenvolvimento e modernização dos transportes e logística. Estes factores conjugados e somados serão ingredientes importantes para o sucesso do AIAAN. Atrairão, de certeza, mais investimento estrangeiro, directo e indirecto, sem esquecer o impulso que será dado ao empreendedorismo nacional, catalisador da empregabilidade da juventude. Isto terá reflexos imediatos no PIB per capita do país, elemento importante na pesquisa dos mercados de transporte aéreo, pois com mais dinheiro, as pessoas viajam mais. Brevemente, Angola começará a implementar a política de céu aberto para África, em África e entre companhias aéreas africanas.

1

Turismo

Atracção de turistas e viajantes de negócios, aumentando as receitas do sector de turismo.

2

Empregos

Empregos directos: Engenheiros, pilotos, comissários de bordo, pessoal de manutenção, segurança. Indirectos em sectores como transportes terrestres, restauração...

3

Conectividade

Melhoria da conectividade Regional e internacional

4

Desenvolvimento Tecnológico

Impulso à inovação e ao desenvolvimento tecnológico em sectores como aviação, segurança aeroportuária e sistemas de gestão de tráfego aéreo.

5

Comércio Internacional

Empresas podem ter acesso mais fácil a mercados internacionais, promovendo o crescimento global.

EFEITOS MACROECONÓMICOS



6

Infra-estruturas

Expansão ou melhoria de infra-estruturas adjacentes, como estradas, ferrovias e redes de transportes públicos.

7

Receitas Fiscais

Com aumento das actividades económicas associadas ao Aeroporto, haverá mais arrecadação de receitas fiscais, o que pode ser usado para financiar projectos públicos e serviços.

8

Sector Imobiliário

Aeroporto poderá valorizar as propriedades na área circundante, à medida que se torna uma localização mais atractiva para empresas e residentes.

■ OPERACIONALIDADE DOS PASSAGEIROS

Mobilidade e fluidez garantidas no embarque e desembarque

Projectado para movimentar 15 milhões de passageiros por ano, o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto tem uma capacidade cinco vezes superior ao 4 de Fevereiro. Quanto à carga, são 130 mil toneladas por ano, quatro vezes o actual aeroporto internacional

Para atender com rapidez e eficiência o tráfego dos mais de 15 milhões de passageiros (cinco no segmento doméstico e 10 internacionais) por ano, a infraestrutura, de mobilidade funcional, com embarque e desembarque, conta com três terminais, nomeadamente A-exclusivo da companhia angolana de bandeira, TAAG, B-para as demais companhias aéreas e o terminal C, para os voos domésticos.

Para o efeito, 31 mangas (ramal de acesso às aeronaves) servem os referidos terminais. A zona do Check-in conta com seis ilhas para 94 balcões, sendo 62 para o serviço internacional e 32 para o doméstico. Ainda no quadro da fluidez dos passageiros, o Serviço de Migração e Estrangeiro

(SME), na zona internacional, possui 36 balcões, sendo 10 para passaporte electrónico, bem como 14 balcões para atender o segmento dos passageiros domésticos.

Neste particular, os passageiros domésticos e internacionais, acompanhados com as respectivas bagagens, beneficiam do serviço interno de transferência, sem que para o efeito saiam do interior do aeroporto.

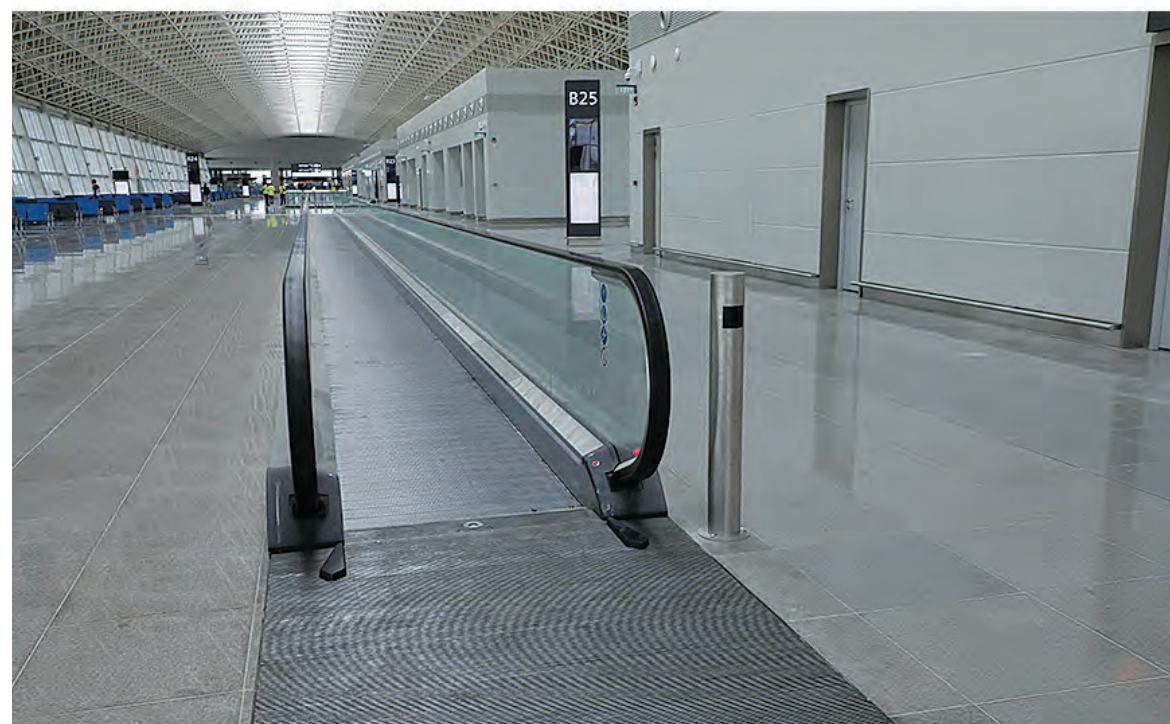
Processamento de mercadoria

O aeroporto tem um terminal de carga, com a capacidade de processar e armazenar 130 mil toneladas por ano, quer para cargas leves e simples, quer frescos (câmaras frigoríficas para sólidos frescos e flores) e cargas explosivas e radioac-

tivas, inclusive para as mercadorias de trânsito. No sistema aduaneiro, montado no armazém central, o passageiro poderá retirar ou transferir a sua mercadoria nacional ou internacional, num período inferior a uma hora, após o desembarque.

Formação permanente

Para operacionalizar o AIAAN deverão ser contratados mais 557 técnicos, dos quais 175, numa primeira fase, 257 para a segunda fase, e 125 para a terceira fase. Pelo menos 30 por cento dos funcionários do novo aeroporto fazem parte do quadro de pessoal da empresa Sociedade Gestora de Aeroportos. Estes profissionais têm vindo a beneficiar de ciclos de formação e capacitação contínua.



Arranque gradual de operações

O engenheiro aeronáutico Messias Bumba esclareceu que o arranque faseado das operações no Novo Aeroporto Internacional de Luanda deve-se ao tipo de certificação do mesmo, que ainda é provisória.

O Novo Aeroporto é inaugurado hoje, mas não vai poder receber, para já, voos comerciais, enquanto decorrer o processo de certificação internacional. As operações começam voos de carga. A previsão de realização de voos comerciais de passageiros é para o próximo ano, começando com voos domésticos, em Fevereiro, e internacionais até Junho.

“O aeroporto vai trabalhar desta forma, porque tem um certificado de operação provisória, até poder responder ao roteiro da operacionalidade a nível dos aviões, do pessoal em terra, actividade administrativa ou ainda a nível dos próprios equipamentos instalados”, esclareceu.

Todo aeródromo que está na fase de arranque, disse, pode ter dois tipos de certificados: permanente ou provisório. As autoridades optaram por uma certificação provisória para o Aeroporto Dr António Agostinho Neto. “O certificado provisório tem como objectivo essas fases. Uma vez terminadas e se encontrar viabilidade e eficiência na operacionalidade de todo o processo complexo envolvente no aeródromo, passará para uma outra fase.

O processo de certificação, disse, compreende a fase da apresentação do requerimento formal, avaliação, inspecção do aeródromo e depois a certificação final ou definitiva para as operações. Caso não haja uma situação definitiva, sublinhou, volta-se para o processo inicial para a renovação do certificado provisório.

Desafios a enfrentar

O engenheiro Messias Bumba reconhece a existência de mais-valias com o surgimento do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, mas alerta para alguns desafios, entre os quais os Recursos Humanos.

Para Messias Bumba, os Recursos Humanos serão o primeiro desafio que os futuros gestores terão de ter, para

poderem dar o arranque aos voos, manter a estabilidade operacional e, posteriormente, ter o reconhecimento internacional, para que outras operadoras possam ver o Aeroporto Dr António Agostinho Neto como um elemento fundamental da actividade aérea.

O segundo desafio, disse, passa por ter mais equipamentos de navegação aérea, sobretudo equipamentos de vigilância. “Estamos a falar dos radares primários que podem fazer a cobertura nacional do espaço aéreo, dando a confiança aos operadores de que temos a segurança operacional e que qualquer momento que necessitam voar para o espaço aéreo de Angola não terão problemas porque temos esta fiabilidade e eficácia de que os nossos equipamentos de rádio-vigilância estão em condições para oferecer aquilo que é ajuda à navegação aérea”, esclareceu.

Ainda no que se refere aos desafios, uma outra dimensão, disse, vai ser entrar numa plataforma das três grandes autoridades ou empresas ligadas à navegação civil, nomeadamente a ANAC, ENNA e a SA.

Messias Bumba defendeu, ainda, que as operadoras encontrem uma “formula homogénea”, para que os custos e as taxas aeroportuárias sejam mais leves, pois isso se reflecte directamente no custo de bilhete de viagem. Só assim, considerou, as pessoas, a nível nacional e internacional, vão ter capacidade de aquisição de bilhetes de passagem. Internamente, disse existir um outro desafio: o de motivar o turismo nacional, melhorar o país relativamente à mobilidade ferroviária, rodoviária e marítima.



Serviços hoteleiros e restauração

O Aeroporto Dr. António Agostinho Neto (AIAAN) conta com dois hotéis, sendo um de 53 quartos, localizado no interior do recinto aeroportuário, já em fase avançada da sua conclusão, faltando os acabamentos e o apetrechamento.

Já o segundo hotel, em construção, contará com 550 quartos. Este apresenta apenas uma construção esquelética (construção de pilares de betão). ANGOP sabe que o mesmo vai a concessão de um concurso público para o término da construção e a sua exploração.

No exterior do recinto aeroportuário, num raio de um quilómetro, existem duas unidades hoteleiras de referência, cada uma delas com mais de 20 quartos.

Os passageiros poderão ainda beneficiar da hospedagem

do Hotel Victoria Garden, assim como da rede hoteleira do Zango 8 mil e da adjacente a Centralidade do Kilamba.

A nível da restauração, o Aeroporto Dr. António Agostinho Neto conta com sete “lounges” (salas vips), 10 espaços para restaurantes e cafés e uma aérea de mil 825 metros quadrados para Duty Free Shop.



■ DESAFIOS E EXPECTATIVAS

Diferentes olhares sobre a infra-estrutura criada para ser um “Hub” regional

Especialistas e homens de negócios avançam o papel que o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto pode jogar na economia de Angola e da região.



Paulo Santos*

Tornar-se o ponto de abastecimento preferencial da Região

A partir de hoje Angola terá um Novo Aeroporto de dimensão internacional com capacidade para mais de quinze milhões de passageiros por ano, num investimento de cerca de três mil milhões de dólares. O novo equipamento de transportes aeroportuário enquadra-se na política de desenvolvimento estratégico que o executivo tem vindo a implementar, e poderá tornar-se intransponível e de alta rentabilidade quando for agregado aos sectores da Refinação, do Comércio, do Turismo, e da Economia em geral.

O aeroporto tem uma situação geoestratégica que o coloca na rota de muitos destinos aéreos, entre a América e a Ásia, o Sul e o Norte da África, e a Europa.

Embora esta placa giratória venha a ser concretizada em plenitude quando as novas refinarias entrarem em fun-

cionamento, e disponibilizarem o combustível Jet A-1 a preço competitivo para abastecimento dos aviões no novo aeroporto, há grande perspectiva de melhoria das comunicações entre os países da SADC, do continente, e a sequente facilitação da implementação da Zona do Comércio Livre do Continente Africano.

Sendo Angola detentora de grandes reservas petrolíferas, e também dos maiores produtores de crude no mundo, se o país refinar e comercializar o combustível para a aviação, a preços abaixo do mercado, pode-se esperar que muitos aviões escalem o Novo Aeroporto de Luanda e o tornem no seu ponto de abastecimento preferencial, trazendo consigo passageiros que beneficiarão de bilhetes com tarifas especiais, incluindo turistas que virão conhecer o país, hospedar-se nos hotéis e provar da nossa gastronomia, impulsionando vários sectores da Economia em todo o território nacional.

Certamente, este quadro tem já os seus pressupostos lançados, nomeadamente a construção das refinarias, a inauguração do aeroporto, a desnecessidade de visto pré-embarque para cidadãos de muitos países, a simplificação para a constituição de empresas e a realização de actividades económicas, factos que perspectivam uma realidade diferente.

*PhD em Direito, Mestre em Ciências Jurídicas e Económicas



Ramiro Barreira*

Está tudo nas nossas mãos e dependerá de nós

Novo Aeroporto, numa nova Angola, numa nova dimensão, numa enorme e grande esperança do turismo. O que me apraz dizer? Primeiramente, um grande sentido de regozijo, pelo renascimento deste projecto através da coragem do Presidente João Lourenço, tornando-o ajustado à nossa realidade e commumente ao contexto económico, viabilizando-o, através de uma “saia” justa, à medida do faseamento do projecto e das nossas disponibilidades financeiras.

Claramente que sou bastante optimista quanto a viabilidade deste imponente e importante projecto. Há, naturalmente, um posicionamento geoestratégico importante a sublinhar na região e no continente africano, face à uma infra-estrutura que poderá servir os interesses de Angola do ponto de vista político, mas sobretudo no capítulo económico. Há várias questões do dia-a-dia que se levantam quanto à viabilidade do novo aeroporto. E as perguntas sucedem-se. Não será mais um elefante branco? Claramente que, na minha modesta opinião, não será nem poderá ser. Luanda poderá ser a plataforma de transportes aéreos para a região Austral, Central e o continente africano, ligando-o a Ásia, Europa e América. Hoje, uma viagem para um país limítrofe de Angola, obriga irmos até Addis Abeba, Dubai ou outras paragens. Naturalmente, será necessário ter-se serviços de excelência, desde o “handling”, segurança das bagagens, manutenção a altura dos equipamentos, serviços de informação e apoio aos turistas, segurança do interior do aeroporto ao mais alto nível, face ao terrorismo internacional e a atentados nos aeroportos, táxis e rent a car funcionais, e sobretudo bastante hospitalidade. Teremos de ser bastante competitivos no plano comercial, sobretudo com ou-

tros aeroportos como o de Joanesburgo onde passam mais de 19 milhões de turistas, -o número um de África-, e Cape Town com mais de 8 milhões de passageiros, ou ainda Addis Abeba com 5 milhões, Nairóbi com mais de 5 milhões ou Durban com 4,5 milhões. E para tal, um bom Free Shop, restaurantes, hotéis e zonas de relaxamento, serão necessários. O turista actual é bastante exigente.

Por outro lado, impõem-se também, nivelar os preços de combustível dos aviões, as taxas e sobretaxas aeroportuárias e sobrevoos, dando assim alento as companhias privadas de aviação para viabilizarem os seus negócios ao nível regional e internacional, chamando inclusivamente a aviação de “low cost” a ter um papel crucial no transporte de turistas. Angola tem hoje preços muito elevados de custos aeroportuários e deverão ser revistos. Obviamente que a nossa companhia de bandeira, a TAAG, poderá ter aqui um papel crucial na sua expansão e dinamização, assumindo um



Claramente que sou bastante optimista quanto a viabilidade deste imponente e importante projecto. Há, naturalmente, um posicionamento geoestratégico importante a sublinhar na região e no continente africano

papel de verdadeiro player na repartição “das cartas” na região e em África. De resto, está tudo nas nossas mãos e dependerá de nós. O fluxo de turistas para as diversas províncias de Angola, a organização do turismo nas várias áreas, a circulação de e para o aeroporto, as conexões regionais, africanas e internacionais, a formação de quadros, o apoio aos operadores turísticos, hotelaria e restauração, tudo concorre numa verdadeira correria de necessidades. Qual deles é o mais importante? Todas estas pedras de engrenagem para que o Aeroporto que hoje se inaugura venha a ser o sonho do orgulho angolano, deste aeroporto que terá a capacidade de 15 milhões de passageiros. Provavelmente o futuro daqui há 50 anos, venha confirmar que valeu a pena esta grande obra e desafio de vontade política e dos homens que assim acreditaram.

*Presidente da Associação de hotéis e Resortes de Angola (AHRA)



Mário Cuambua*

A Criação da ligação ferroviária Bungo - AIAAN

Objectivo:

Assegurar uma ligação ferroviária permanente, com um padrão de qualidade que seja segura e fiável, entre a Estação do Bungo e a futura Estação do AIAAN (51,8Km), num tempo aproximado de 60/75 minutos. Futuramente, quando o NAIL estiver em plena actividade (com a existência de tráfegos de carga, doméstico e internacional), o movimento que poderá ser potenciado na futura cidade aérea portuária irá, previsivelmente, exigir a realização diária de 35/40 comboios directos, de acordo com o possível período de funcionamento 05h 00 e 01h 00 Período da ponta da manhã: 05h00/10h00 - Intervalos de 30 minutos: 5 x 2 = 10 comboios - Intervalos de 20 minutos: 5 x 3 = 15 comboios. Período normal - 10h00/18h00 - intervalos de 45 minutos: 480 : 45 = 11 comboios Período da noite - 18h00/01h00 - intervalos de 30 minutos 7 x 2 = 14 comboios

De acordo com a Rede Suburbana existente:

O futuro Plano de Exploração, deverá prever como estações de atravessamento - onde existem linhas de resguardo - as Estações dos Musseques, Viana e Baía, em fase de construção. Requisitos mínimos a garantir: Remover o lixo existente e adoptar um conjunto de procedimentos impeditivos do futuro depósito de lixo na plataforma ferroviária; Instalar um Sistema de Sinalização Automática no percurso Bungo/Catete, permitindo a circulação do tráfego suburbano Bungo/Catete/Bungo e do tráfego Bungo/AIAAN/Bungo sem paragens intermédias, coincidindo o período da ponta da manhã da chegada a Luanda do tráfego aéreo internacional, com o maior período do de afluência de passageiros no tráfego suburbano de passageiros no sentido Baía/Bungo.

Assegurar condições de segurança nas 17 PN existentes em todo o percurso Bungo/AIAAN, com afrouxamentos mínimos de 30 km/h em todas as PN existentes, sendo particularmente relevante o intenso tráfego rodoviário existente em 11 das referidas PN (assinaladas a vermelho).

Interditar a plataforma ferroviária ao tráfego pedonal e a qualquer tipo de prática de venda, garantindo os níveis de Segurança de Circulação para uma Exploração Ferroviária inerente ao serviço comercial de transporte de passageiros a um Aeroporto Internacional.

Criação da marca

A criação desta nova infra-estrutura aeroportuária de crucial importância para a afirmação de Angola no quadro internacional, designadamente da SADC, exige um conjunto de acções imediatas destinadas ao sucesso da entrada em funcionamento deste novo aeroporto, situada a cerca de 51 Km de Luanda,

servido por uma estrada com períodos diários de forte congestionamento e por um novo ramal ferroviário que, forçosamente, terá de fazer a diferença assegurando, de forma permanente, uma ligação regular, confortável e segura, não superior a 60/75 minutos. Por isso, torna-se imprescindível, em articulação com o Governo Provincial de Luanda e envolvendo as diversas presenças sociais, designadamente as escolas, as igrejas e as autoridades tradicionais, programar um conjunto de acções de sensibilização e de marketing dando a conhecer o AIAAN e incentivando os residentes, ao longo da ligação ferroviária Bungo/AIAAN, a associarem-se a este projecto nacional passando a adoptar um comportamento cívico de respeito pela plataforma ferroviária e pelo material circulante, abandonando definitivamente certos comportamentos impróprios, nomeadamente o apedrejamento das composições ferroviárias, a venda, o atravessamento e o tráfego pedonal ao longo da plataforma ferroviária.

Com o início dos trabalhos de remoção do lixo, I LOVE AIAAN e EU ESTOU COM O AIAAN, são exemplos de dois slogans que deverão ser impressos em camisolas, a serem distribuídas a jovens e adultos pelas autoridades locais a viverem até 100 metros da plataforma ferroviária.

Enquadramento

A próxima inauguração do ramal ferroviário ao AIAAN, a par da já anunciada reabilitação do troço ferroviário Zenza/Cacuso, ditará o CICLO DO CRESCIMENTO que, de acordo com o Modelo Institucional do Sector Ferroviário, implicará a uma mudança mais exigente ao nível de MAIOR DISPONIBILIDADE DA VIA (com menos anomalias) e MELHOR OPERACIONALIDADE DAS ESTAÇÕES (com melhor nível de serviço). Enquanto quadro técnico do CFL - agora na situação de reforma - e enquanto Presidente da ATECFA, trata-se de colectivamente, incentivar a reflexão sobre os principais objectivos do SECTOR FERROVIÁRIO, em boa hora colocado como prioritário na MOBILIDADE de Angola.

Por isso, julgo prioritário centrar o nosso trabalho e as nossas preocupações nas 3 seguintes áreas estratégicas: TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E MERCADORIAS, correspondente ao cumprimento de um Plano de OFERTA que responda com eficiência à PROCURA existente, quer relativamente ao transporte dos passageiros - agora com a crescente procura do AIAAN, quer à necessidade da movimentação das mercadorias.

O contributo da CAMINHO-DEFERRO para o Desenvolvimento da Economia-de-Angola, enquanto instrumento estrutural do importantíssimo eixo denominado TRANSPORTES E LOGÍSTICA, consiste na criação das condições que assegurem a importante missão de transportar em segurança, de forma eficaz e regular PASSAGEIROS e MERCADORIAS ao longo das infra-estruturas ferroviárias existentes.

A nova ligação ferroviária ao AIAAN “Dr. António Agostinho Neto” cumpre este objectivo e, por isso, quem planeou, decidiu e construiu esta ligação está de PARABÉNS.

*Presidente da Associação dos Técnicos Ferroviários de Angola (ATECFA)





Nelson Nascimento

Segurança de informação

Nos dias de hoje, em pleno século 21 considerado o século da era digital, a digitalização dos serviços bem como o fenómeno da transformação digital e a sua adopção pelas organizações no seu processo de melhoria na entrega de serviços bem como aumento da produtividade, traz à mesa a necessidade da melhor gestão da informação como suporte ao negócio bem como todo um conjunto de mecanismos de suporte à protecção da mesma.

O sector dos Transportes não foge à regra e não é uma excepção dentro deste fenómeno pois a informação neste sector se tornou o veículo de proximidade entre os prestadores de serviços (Empresas de gestão aeroportuária, gestão de aeroportos, empresas de aviação) e o cliente final que são os passageiros.

A sua vivência nos aeroportos e terminais de transporte torna-se imperativo a entrega de serviços que irão facilitar a vida do cliente durante o momento de consumo dos serviços de suporte ao negócio dos transportes. Os pilares fundamentais de segurança de informação que são a confidencialidade, disponibilidade e integridade precisam de ser salvaguardados neste processo de vivência em função dos serviços serem usados com hotspots para acesso à comunicação interna e Internet por parte dos passageiros e prestadores de serviços para que situação de vazamento de dados pessoais dos passageiros, desinformação devido a acesso a sites menos próprios bem como todo o conjunto de aspectos relacionados com a segurança física e digital sejam salvaguardados e resolvidos durante a experiência aeroportuária.

No Aeroporto Dr. António Agostinho Neto tal cenário será o mais real e possível, pois a movimentação de passageiros que se espera, a dinâmica de entrega de serviços digitais bem como acesso a comunicações eficazes e eficientes e seguras irão trazer um conforto maior a quem vivenciar a experiência durante a sua passagem pelo menos que irá servir do cartão postal para o mundo exterior.

Tal interação entre passageiros e prestadores de serviço de uma maneira eficaz e segura irá proporcionar um ambiente na qual os prestadores de serviços poderão dinamizar o processo de vivência dos passageiros no aeroporto, trazendo todo o conforto e comodidade, não só do ponto de vista físico e digital, como também o passageiro irá usufruir de toda a dinâmica de serviços que vão desde acesso à Internet, partilha de informação organizacional e pessoal com quem de direito de forma segura e eficaz permitindo assim um ambiente de conforto e comodidade do ponto de vista digital.

Especialista em Segurança de Informação



Raimundo Lima

O mais importante de tudo

É fundamental que haja uma estrutura adequada e moderna no novo aeroporto, capaz de receber um grande volume de passageiros e cargas. Isso inclui a construção de terminais espaçosos e funcionais, com áreas de check-in eficientes, salas de espera confortáveis e lounges para passageiros de classe executiva. Além disso, é importante garantir a disponibilidade de serviços essenciais, como lojas, restaurantes e opções de entretenimento.

No que diz respeito ao aspecto operacional, é crucial que o aeroporto conte com a infraestrutura necessária para receber voos comerciais de diferentes companhias aéreas, incluindo os maiores aviões em operação actualmente. Isso envolve a construção de pistas e taxiways capazes de acomodar aeronaves de grande porte, bem como a instalação de sistemas de controlo de tráfego aéreo avançados.

Além da infra-estrutura física, é igualmente importante que o novo aeroporto conte com sistemas eficientes de segurança, alfândega e imigração. Isso inclui a implementação de tecnologias avançadas de detecção de ameaças, a presença de pessoal treinado para lidar com situações de emergência e a agilização dos procedimentos aduaneiros e migratórios.

Por fim, é essencial estabelecer parcerias e acordos bilaterais com outros países e companhias aéreas, a fim de viabilizar voos internacionais directos e promover as trocas comerciais entre Angola e os demais países. Essas parcerias podem envolver acordos de codeshare, que permitam o compartilhamento de voos entre diferentes companhias aéreas, e parcerias estratégicas com empresas de logística para facilitar o transporte de cargas.

Essas são algumas das medidas que podem ser adoptadas para que o novo Aeroporto Internacional de Angola atenda aos interesses da classe empresarial internacional e contribua nas trocas comerciais entre Angola e os demais países. No entanto, é importante ressaltar que cada país e região possuía suas particularidades, e a adequação do aeroporto às demandas específicas da classe empresarial internacional pode variar dependendo das características do mercado e dos acordos bilaterais estabelecidos.

***Presidente da CCAB - Câmara de Comércio Angola-Brasil e da Aebran - Associação dos Empresários e Executivos Brasileiros em Angola**



Osvaldo Cruz

Dois preocupações e várias oportunidades

O Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto apresenta requisitos para revolucionar a indústria da aviação em Angola, promovendo desta forma maiores dinâmicas internas e externas.

Tendo em conta o serviço básico que os aeroportos oferecem à sociedade e por forma a garantir a sustentabilidade de mesmos a primeira preocupação deverá passar essencialmente por aumentar o número de companhias aéreas nacionais e internacionais a utilizarem esta importante infra-estrutura, promovendo assim mais alternativas na movimentação doméstica, regional e global de passageiros e mercadorias.

A segunda preocupação passa por garantir uma melhor maximização do mesmo, sendo que para o efeito, um conjunto de serviços essenciais e complementares devem acompanhar esta dinâmica para assim permitir o alcance dos seus objectivos que passam essencialmente por promover maior in-

tegração da economia angolana no contexto internacional e proporcionar novas oportunidades de negócios.

Relativamente aos serviços essenciais de funcionamento, estamos a nos referir essencialmente para o Serviço de Migração Estrangeira devendo para o efeito proporcionar maior celeridade na análise dos processos para entrada e saída do território nacional, a Administração Geral Tributária garantir uma rápida análise dos produtos em trânsito e não só para desta forma proporcionar um tratamento adequado concernente ao pagamento dos impostos, Serviços de Saúde, Bombeiros, etc., garantindo assim, uma melhor imagem do país.

Actualmente, os aeroportos representam um verdadeiro espaço comercial, com o funcionamento pleno do novo aeroporto vários postos de trabalho directos e indirectos serão criados com impactos expressivos na economia da cidade e do país.

E face ao actual momento da economia angolana a entrada em funcionamento do aeroporto poderá ser encarado como uma oportunidade de geração de emprego para os jovens com ou sem formação, assunção de novos desafios; No campo empresarial, oportunidade para as empresas fornecerem serviços no aeroporto, proporcionar novas dinâmicas para a hotelaria, serviços de táxi, restauração, comércio, turismo, indústria transformadora, etc.

***Economista - Director Geral da B-Search Consulting, Lda**



Stover Ezequias

Um outro olhar sobre o Novo Aeroporto

A apreciação global do significado e impacto do Novo Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto exige a consideração de um conjunto alargado de aspectos que vai além da dimensão, económica, política e social que não é possível aqui desenvolver, mas há, por ora, três que parecem justificar um outro olhar sobre esta obra faraónica, nomeadamente a imagem do país no estrangeiro, o posicionamento estratégico da marca Angola em toda a indústria aeroportuária da região da SADC e não só e a capacidade competitiva do sector do transporte aéreo de Angola.

O aeroporto é cada vez mais o elo de ligação entre a região e o resto do mundo, servindo como impulsor e construtor de uma imagem do sector económico, social e cultural. Um dos efeitos estruturais qualitativos que o novo aeroporto poderá trazer em Angola, é o facto de poder refletir o desen-

volvimento económico e tecnológico do país. Isso poderá criar uma impressão positiva aos olhos dos viajantes internacionais, investidores e empresas que operam globalmente, o impacto que este aeroporto vai trazer ao país será difícil de aprender e de descrever no imediato, sendo este uma das principais portas de entrada para o país, a qualidade, eficiência e a experiência no aeroporto podem afectar a percepção dos visitantes sobre Angola como um todo. Através de alguns indicadores como a modernidade da estrutura e do conceito, qualidade do atendimento ao cliente, a higiene, a segurança e a eficiência poder-se-á construir uma percepção de um país moderno e acolhedor para os investidores, visitantes e turistas. Através de campanhas de marketing e promoção, o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto pode ser usado como um ponto de partida para promover a cultura, as atracções e as oportunidades de negócios de Angola.

Portanto, o Aeroporto Internacional será apenas uma porta de entrada, mais uma vitrina para o mundo, influenciando a percepção global de Angola e suas perspectivas de desenvolvimento económico e diplomático. Vai desempenhar um papel crucial na formação da imagem de Angola no cenário internacional e pode ter um impacto positivo na promoção do turismo, na economia e nas relações internacionais de Angola.

***Professor de Marketing Internacional**



Um Marco na Infra-estrutura de Transporte de Angola

Edgar Leandro

Nos últimos anos, Angola tem experimentado um notável crescimento económico e desenvolvimento de infra-estruturas que demonstra o compromisso do país em melhorar a qualidade de vida da sua população e atrair investimentos.

Um dos mais recentes feitos que ecoam esse compromisso é a inauguração do Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto, um marco na infra-estrutura de transporte de Angola e uma vitrine do progresso contínuo da nação.

Localizado no Sudeste do Centro da cidade, em Viana, a cerca de 40 km, este novo Aeroporto internacional representa um avanço significativo no sector do transporte aéreo do país.

Com a sua localização estratégica e rica história, é um ponto crucial para a agricultura e o turismo, e o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto desempenhará um papel vital no fortalecimento dessas conexões.

Este projecto de magnitude notável não só aumentará a capacidade de transporte de passageiros e mercadorias, mas também servirá como uma porta de entrada para o turismo e a indústria, promovendo o desenvolvimento económico sustentável em Luanda e em todo o país.

Uma infra-estrutura aeroportuária de primeira classe é um activo valioso para qualquer nação e é um testemunho do compromisso contínuo de Angola em garantir que as suas instalações estejam à altura dos padrões internacionais.

A inauguração do Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto não é apenas um evento para celebrar uma conquista, mas também uma oportunidade para demonstrar a determinação de Angola em se posicionar como um destino de turismo e negócios.

A infra-estrutura de transpor-

tes é a espinha dorsal da conectividade global, e este novo aeroporto fortalecerá a presença de Angola no cenário internacional.

Além das suas vantagens práticas, o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto representa um símbolo do progresso e do compromi-



Este projecto de magnitude notável não só aumentará a capacidade de transporte de passageiros e mercadorias, mas também servirá como uma porta de entrada para o turismo e a indústria, promovendo o desenvolvimento económico sustentável em Luanda e em todo o país

so de Angola com o futuro. A capacidade de receber voos internacionais, bem como de oferecer serviços de alta qualidade, servirá como um catalisador para o crescimento da economia e a promoção do turismo em todo o país.

À medida que Angola continua a investir nas suas infra-estruturas de transporte, fica claro que o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto é mais do que uma estrutura de concreto e aço; é um testemunho do espírito empreendedor e da visão de um país em evolução.

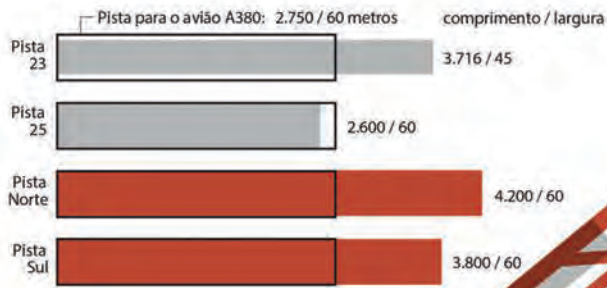
Este marco na infra-estrutura de transportes representa um novo capítulo na história de Angola, abrindo as portas para oportunidades e crescimento sustentável.

As características do novo aeroporto

O Aeroporto Internacional Dr. Agostinho Neto terá uma capacidade de **25 milhões** de passageiros por ano e um fluxo anual de carga de 600 mil toneladas.

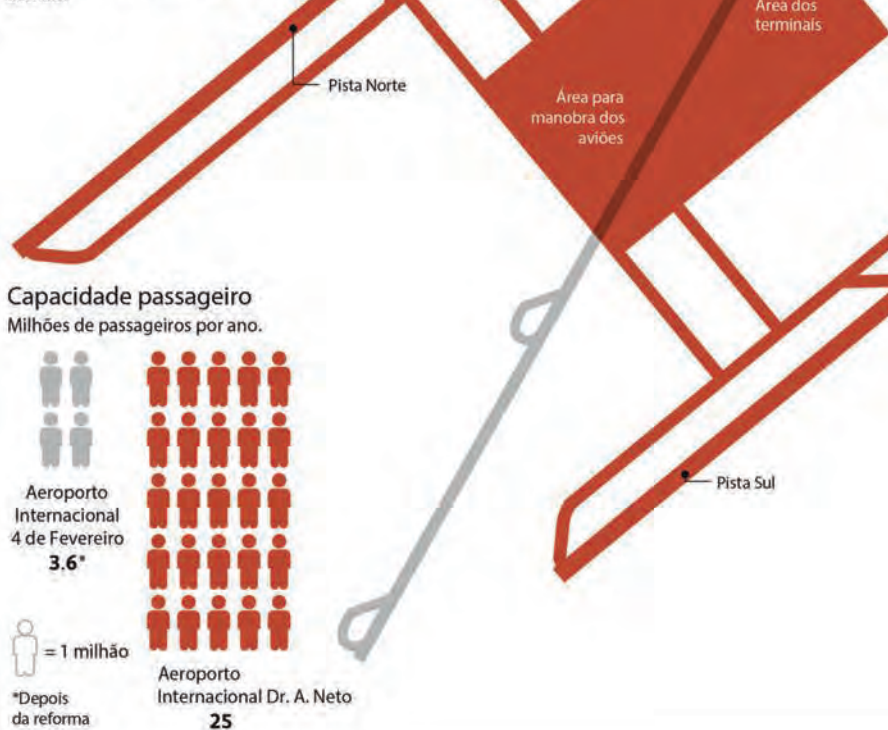
Dimensões das pistas

O Airbus A380 precisa de uma pista com um mínimo de 2.750 metros de comprimento e 60 metros de largura para decolar, estas condições não são encontradas nas pistas do aeroporto 4 de Fevereiro.



Comparação de tamanhos

As duas faixas do novo aeroporto são maiores que qualquer um dos actuais.



Capacidade passageiro

Milhões de passageiros por ano.



*Depois da reforma

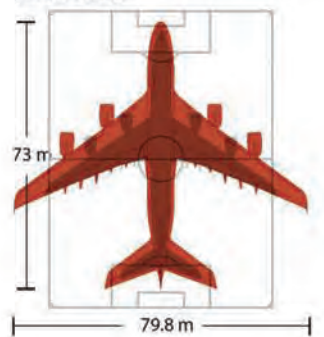


A380: O maior do mundo

O gigante de dois pavimentos, em breve virá à Angola.

Tamanho

Comparação com um avião médio (Airbus A330).



Outros dados

Área
324.000 hectares

Mangas
21

Fluxo anual de carga
600.000 toneladas/ano

Outras áreas

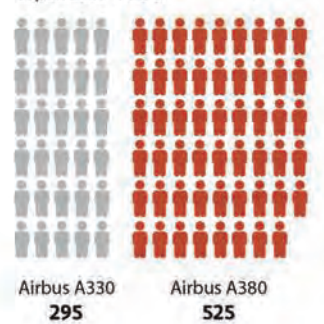
- Torre de controlo
- Edifício da administração aeronáutica.
- Terminal VIP
- Área dos bombeiros.
- Zona de voos

Inauguração

10 de Novembro 2023

Passageiros

Capacidade média.



Carga
Toneladas.



Capacidade passageiro
Milhões de passageiros por ano.

Elaboração: Pedro Narciso

Fonte: Google Earth, Airbus, Ministério dos Transportes e Elaboração Própria

MAIS DE DUAS MIL PESSOAS NA CERIMÓNIA

Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto abre hoje

Para celebrar 48 anos de Independência, Angola vai inaugurar um dos maiores aeroportos de África. E o seu custo oficial ronda 2,8 mil milhões de dólares, suportados integralmente com fundos públicos.

Pedro Narciso

A cerimónia de inauguração do aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto, conduzida pelo presidente João Lourenço, está marcada para hoje às 10 horas, e contará com a presença de mais de duas mil pessoas.

Com um custo aproximado de 2,8 milhões de dólares, integralmente financiado com recursos públicos, a construção do aeroporto foi realizada por uma equipa composta maioritariamente por trabalhadores angolanos.

A empreitada ficou a cargo da famosa empresa chinesa AVIC, notória por sua expe-

riência na construção de grandes aeroportos a preços competitivos. Ao longo de sua trajetória, a AVIC já esteve na construção de aeroportos em países da Ásia, sendo o seu sucesso reconhecido tanto internamente quanto por sua expansão internacional, especialmente em África e na América Latina, onde também esteve envolvida em projectos na Zâmbia, Brasil, Chile, entre outros países.

A seguir a inauguração, as operações de carga serão iniciadas com um volume estimado de 50 mil toneladas por ano, num momento em que, de acordo com a IATA, apesar da queda de 14,9% na

procura por carga em Janeiro e do aumento de 3,9% na capacidade, a rápida mudança de posição da China, ao flexibilizar a sua política de Covid zero, está a trazer estabilidade às condições de produção no maior mercado de origem de cargas aéreas, o que impulsionará a procura de forma necessária, à medida que as empresas ampliam as suas conexões com a China.

Um cenário que favorece o País e que já está a levantar a "cobiça" de vários operadores e despachantes, TAAG, DHL, FedEx, Ethiopian Cargo, Tuskish Cargo, incluindo Fedex, a maior transportadora aérea de carga do mundo e

dona da segunda maior frota de aeronaves comerciais do planeta, atrás apenas da American Airlines com seus quase 1.000 aviões. Olham para os lucrativos horários africanos nos aeroportos do Sul do continente, dizem especialistas.

Não admira: o aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto tem como previsão processar 130 mil toneladas de mercadorias por ano na primeira fase, e posteriormente 440 mil.

Além disso, esta infraestrutura, que prevê atender 15 milhões de passageiros por ano, sendo 10 milhões no tráfego internacional e cinco no segmento doméstico, estima

que os voos domésticos comecem no final do primeiro trimestre de 2024, enquanto os internacionais no mês de Junho do mesmo ano, anunciou o ministro dos Transportes, Ricardo D'Abreu.

Concessão

Quanto à concessão, ela será válida por um período de 25 anos e poderá ser estendida por mais 15. Entre os critérios de elegibilidade para as empresas interessadas, tanto individuais quanto em consórcio, estão a capacidade financeira (superior a 150 milhões de dólares) e a experiência mínima de três anos na gestão de pelo menos um aeroporto com capacidade para 10 milhões de passageiros por ano.

No que diz respeito ao Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, localizado no centro de Luanda, o ministro dos Transportes, Ricardo D'Abreu, afirmou que o mesmo permanecerá em funcionamento para voos especiais de curta duração, voos executivos e outras actividades aéreas de natureza não comercial. Além disso, destaca-se que o aeroporto poderá também ser utilizado para fins de manutenção e formação.

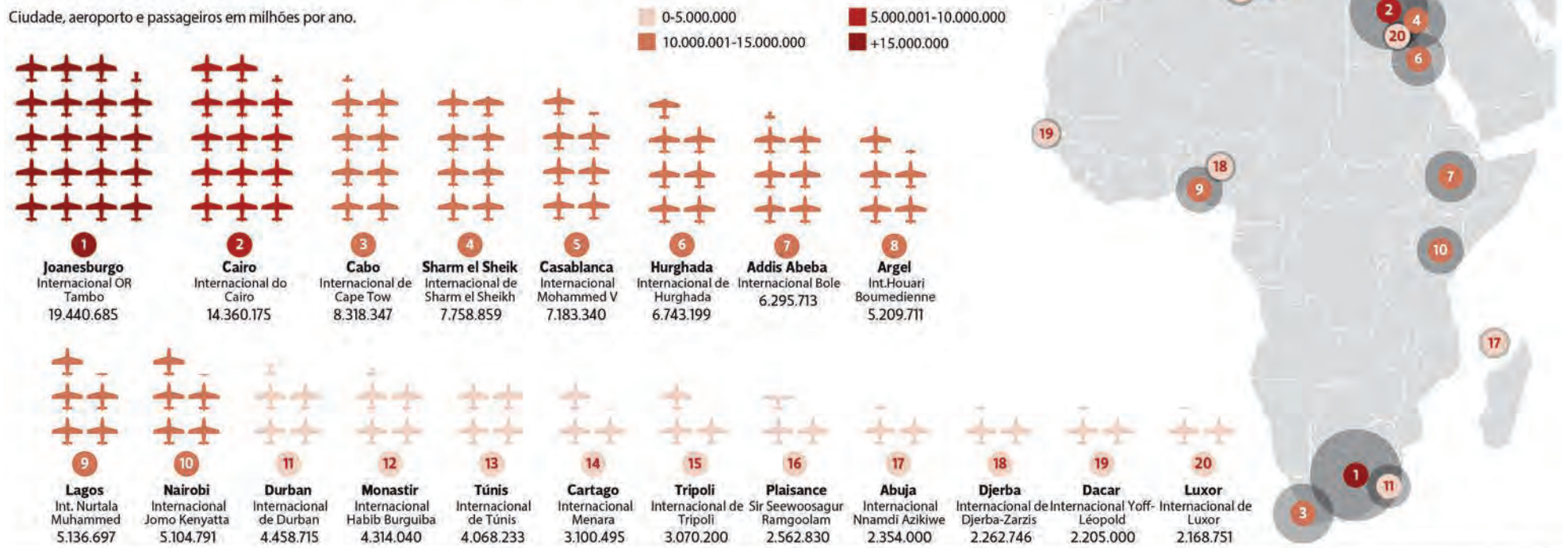
Para além do acto de inauguração, o evento incluiu ainda uma exposição com 30 expositores nacionais e estrangeiros da área da aviação civil.

Ao longo de sua trajetória, a AVIC já esteve na construção de aeroportos em países da Ásia, sendo o seu sucesso reconhecido tanto internamente quanto por sua expansão internacional, especialmente em África e na América Latina, onde também esteve envolvida em projectos na Zâmbia, Brasil, Chile, entre outros países.

Os aeroportos africanos com mais tráfego

O aeroporto OR Tambo, na África do Sul, é o mais movimentado do continente africano com um volume de passageiros próximo dos 20 milhões por ano.

Ciudad, aeroporto e passageiros em milhões por ano.



Elaboração: Pedro Narciso

Fonte: Propria

REACÇÕES

O sonho de ver um aeroporto influente

Quando interrogados sobre a natureza dos seus sonhos, quase todos afirmam ter por meta indicar caminho para que a Agostinho Neto se torne uma Hub influente na Região.

Se é verdade que uma das definições para uma hub aeroportuária compreende-se como um ponto de convergência onde ocorre um grande número de voos em determinados horários, também é certo que o Aeroporto Internacional Dr. António Agostinho Neto com o seu extraordinário tamanho afigura-se como autêntico candidato entre os maiores do continente, ao lado do Oliver Mtambo, na África do Sul, do Aeroporto Internacional do Cairo, no Egipto, e do aeroporto de Argel

Constituem boas notícias para os empresários angolanos, que já esfregam as mãos perante novas e apetitosas oportunidades de negócios e para os banqueiros que se preparam para trabalhar dias a fio em operações de engenharia financeira.

Porém, para se ser incluído no ranking, são necessários vários critérios, dentre eles o número total de todas as possíveis conexões entre voos de entrada e saída dentro de uma janela de seis horas (onde os voos de entrada, saída ou ambos são internacionais).

José Severino, incontestavelmente um dos grandes capitães da Indústria (não só por tudo que fez em sector nevrálgicos mas também pelo sentido de responsabilidade que sempre procurou preservar) advoga que o sucesso dos “mega-aeroporto”, deve estar atrelado ao trabalho de base cuja “capacidade técnica e científica seja a toda a prova”.

Ele elege a melhoria da organização nos transportes, nomeadamente da TAAG e do Caminho de Ferro de Luanda



como uma das prioridades.

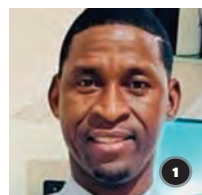
A entusiasmada confissão de José Severino também pode ser escutada, de diversas formas, da boca de vários empresários..

Por exemplo, o produtor agro-pecuário, Abílio Lubamba, um dos chefes de fila da classe empresarial da província do Cunene também teve palavras. Tentando explicar a dinâmica que o aeroporto pode imprimir, sublinhou que, “se pensarmos que utilidade dos aeroportos africanos com as dimensões do Dr. Agostinho Neto possuem, conseguimos concluir o quão útil pode ser a criação dessa infra-estruturas para a dinâmica do tecido empresarial do País e consequentemente do país”.

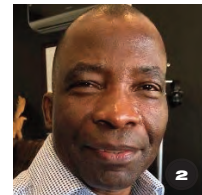
Esta análise é também observada por Rui Santos, pre-

sidente da Associação Angolana de Avicultores, que aponta o exemplo de sucesso da companhia mineira do Lobito. A empresa, fundada nos anos 1950, aproveitou-se da privilegiada localização e assumia extração de ferro, proveniente de Cassinga, Jamba e Chamutete. Em pouco tempo a sua importância na economia tornou-se extremamente significativa: o valor médio anual da produção de ferro, no período entre 1968/1973, correspondia a 23% da indústria extractiva e 9,4% do total das exportações.

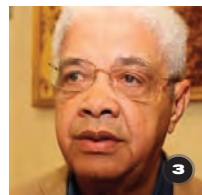
Quando interrogados sobre a natureza dos seus sonhos, quase todos afirmam ter por meta indicar caminho para que a Agostinho Neto se torne uma Hub influente na Região.



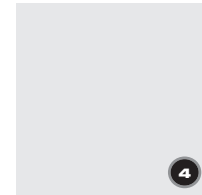
ADULAI BALDÉ
Câmara
Angola-Canadá



LUÍS CUPENALA,
Câmara
Angola-China



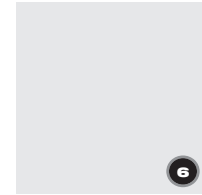
JOSÉ SEVERINO,
Presidente
da AIA



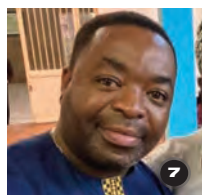
ALBINO CARNAVAL,
Economista



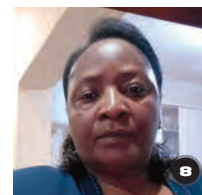
ABÍLIO LUMBAMBA



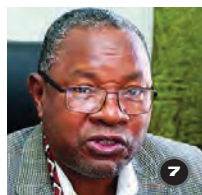
HEITOR CARVALHO,
Universidade
Lusiada



CARLOS MOCO
Fotógrafo



IDALINA
Associação das
Empresárias do
Huambo



DOMINGOS DAVID,
Empresário



RUI SANTOS,
Associação
Angolana de
Avicultores

1 As câmaras de Comércio e Indústria irão desempenhar um papel desafiador de facilitar essas trocas comerciais munido-se de informações credíveis e impactantes nas relações bilaterais entre os países que representam.

2 É necessário uma gestão coerente de padrão internacional, pois a diplomacia económica exige circulação de meios tecnológicos, transferência de “know how”, além de infra-estruturas à altura de acomodar os cerca 15 milhões de passageiros por ano

3 É necessário que todos os serviços trabalhem em sintonia para que os utentes consigam fazer toda a tramitação do processo de embarque e desembarque de forma célere e que a meta de levantar 4 voos por minuto seja atingida o mais depressa possível.

4 Para que as metas de arrecadar receitas e criar emprego ganhem consistência, é necessário que os serviços prestados pelo aeroporto sejam de qualidade aceitável a fim de atrair mais utentes. De contrário, será mais um elefante moribundo sem ter noção do que quer, para onde quer ir e como deve ir.

5 A formação de quadros capazes de acompanhar a dinâmica das grandes companhias é um factor preponderante, pois só será mais valia para o país se tivermos à altura dos outros países com os quais estaremos interligados, porque a imagem linda do novo aeroporto tem influência na atracção de negócios.

6 A sua imponência contrasta com o reduzido tráfego de mercadorias, uma vez que existem algumas províncias com movimentação de voos, enquanto a maior parte não tem circulação aérea regular. Há necessidade de melhorar os acessos.

7 Como fotógrafo tenho a oportunidade de acompanhar de perto a construção do novo aeroporto, e devo dizer estou impressionado pela grandeza da obra. Espero que traga maior desenvolvimento para o país.

8 Espero que nos ajude a aproximar do Egipto, África do Sul, Marrocos e Tunísia os países no continente que atraem mais visitantes para conhecer as suas culturas, tradições e paisagens

9 Para além de incentivar quem produz e quem trabalha, irá beneficiar as políticas activas de empregos que levarão muitos a se mudarem para exportação de produtos do campo, por exemplo

10 Os empresários precisam de ir buscar experiências extraordinárias para fazerem coisas extraordinárias para que consigam ter sucessos, agora que o mercados piscam o olho ao nosso país



Histórico da construção do Aeroporto Internacional

1997 Conselho de Ministros aprova a Resolução que emanou de um estudo de caso desenvolvido pelo Banco Mundial.

2005 Foi apresentado um estudo de viabilidade do novo aeroporto, elaborado por uma empresa americana, a Perkins & Will.

2006 A 15 de Maio, é aprovado em Conselho de Ministros, o Decreto n.º 12/06, que oficializa a reserva dos terrenos para a construção do aeroporto.

2007 A Casa Militar do Presidente da República, especificamente o Gabinete de Reconstrução Nacional, assume a responsabilidade do acompanhamento do projecto que se cingiu na elaboração do projecto e na contratação do parceiro (empregueiro).



2012 Foi contratada a empresa portuguesa A1V2, a primeira que trabalhou neste aeroporto, para realizar o projecto de execução da obra de construção do aeroporto.

2015 A 15 de Maio de foi assinado o contrato com a China International Found (CIF). Desta feita, o projecto foi feito pela empresa chinesa, que era também responsável pela engenharia e construção.



2018 Assinado contrato com uma nova entidade, AVIC, para terminar as obras do novo aeroporto.

O Presidente da República decreta a criação do Gabinete Operacional para Abertura e Certificação do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, no quadro da estratégia política do Governo para a reestruturação do sector aéreo

2022 No dia 19 de Maio foi assinado a adenda nº1 ao contrato de construção, com a AVIC, onde ficou definido o que hoje representa o projecto final do aeroporto.

Em 24 de Maio, por decisão do Conselho de Ministros o novo Aeroporto Internacional passa a designar-se Dr. António Agostinho Neto

2023 A 17 de Junho, foi realizado o primeiro voo experimental, com recurso a uma aeronave do tipo Boeing 777 da companhia de bandeira nacional, TAAG. O avião saiu do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro e, com o tempo de voo 13 minutos, aterrou no novo aeroporto. Este voo serviu fundamentalmente testar as condições técnicas da pista e de movimentação na zona da placa.



2024 O dia 10 de Novembro é a data definida para a inauguração do AIAAN, sendo que iniciará actividades com a operação de carga.

Em Fevereiro de está previsto o início das operações de voos domésticos

Em Junho, dar-se-á início a operações de voos internacionais.