

EMPRESAS

RICARDO VIEGAS DE ABREU MINISTRO DOS TRANSPORTES DE ANGOLA

“A Vinci já manifestou interesse em gerir os aeroportos de Angola”

O ministro dos Transportes diz que estão a ser finalizados os documentos para lançar um concurso internacional. A francesa Vinci, que gere os aeroportos portugueses, e um dos operadores, é um potencial candidato.

CELSE FILIPE
cfilipe@negocios.pt

Ricardo Viegas de Abreu, ministro dos Transportes de Angola, defende que o país tem condições para ser um “hub” logístico importante, uma circunstância que tem desencadeado uma “competição rija” nas concessões portuárias.

Qual o ponto da situação relativamente às concessões portuárias, sabendo que tem existido contestação, por exemplo relativamente ao concurso do porto do Lobito?

A estratégia que temos desenvolvido é a de atração de operadores de renome internacional e capacidade comprovada de potenciar e maximizar as nossas infraestruturas portuárias. Por isso, lançamos o plano de concessões que está em curso e fizemos a concessão do terminal polivalente de Luanda que foi ganha pela DP World que já está a operar há um ano. Em relação às polémicas penso que poderá haver a vontade de alguns dos concorrentes se posicionarem ainda na fase de produção do relatório preliminar porque o procedimento da contratação tem várias fases.

Essa contestação é um sinal de que os ativos a concurso são uma mais-valia?

Ollhamos para a costa ocidental africana e termos de perceber quais os países que estão em melhores condições para serem “hubs” logísticos importantes na região atlântica e principalmente do lado africano. É aqui que Angola se quer posicionar. Obviamente que isto gera muitos interesses e uma competição rija. O que tem acontecido nas fases de negociação é uma melhoria das condições inicialmente propostas e por via dessa via gerar receitas públicas importantes. É inédito em Angola, fora do setor petrolífero, existir o pagamento de prémios de concessão. São recursos expressivos.

Quanto é que o Estado já encaixou?

No porto de Luanda encaixámos 150 milhões de dólares, no porto do Lobito iremos encaixar 100 milhões de dólares e no corredor do Lobito estaremos a falar de um valor na ordem dos 150 milhões de dólares. E estamos a falar só de três.

Têm em curso um processo de criação de seis plataformas logísticas em Angola.

“Com a concessão de dois portos e do corredor do Lobito vamos encaixar 350 milhões. Isso é inédito em Angola.”

Estas infraestruturas serão em regime de PPP?

Sim, mas num formato diferente do que temos usado, porque neste caso há necessidade de se realizarem alguns investimentos iniciais por parte do Estado. Nós responsabilizamo-nos pela criação das infraestruturas de base, sendo que o remanescente é responsabilidade do parceiro privado.

Já houve manifestações de interesse nessas plataformas?

Sim. O primeiro concurso que lançamos em dezembro do ano passado foi do Luvu e do Soyo. E neste momento temos vários candidatos, incluindo a DP World, a Abu Dhabi Ports e outros grupos internacionais. Nós temos pelo menos sete candidatos a estas duas plataformas. Isso deixa-nos muito satisfeitos. A razão do interesse nestas plataformas logísticas tem a ver com as trocas comerciais entre Angola e a República Democrática do Congo e da própria Zâmbia. A República Democrática do Congo é um parceiro comercial muito relevante e as plataformas logísticas podem potenciar ainda mais esse comércio

transfronteiriço que depois pode seguir para outros destinos.

A privatização da TAAG foi adiada para 2023, 2024. O processo irá mesmo avançar?

Sim. O compromisso de mantermos uma companhia de bandeira é inequívoco. A questão é o processo para abrimos o capital da TAAG a parceiros internacionais que estejam interessados em desenvolver em Angola o princípio de constituirmos um “hub” regional. Nesta fase o que fizemos foi assegurar uma gestão profissional para a TAAG que está a fazer o seu trabalho na lógica de preparação da companhia aérea para esse momento de abertura do seu capital. Ainda não temos definida a dimensão da abertura, se será maioritária ou não, mas o princípio de abertura do capital é para manter. Ao longo do mês de março teremos a assembleia geral da TAAG onde será apresentado o plano de reestruturação.

Em relação ao novo aeroporto de Luanda, qual é o ponto da situação?

Está em curso e pretendemos realizar um voo experimental no final no segundo trimestre deste ano. Não havendo qualquer constrangimento de ordem financeira, a parte de construção civil do aeroporto estará concluída no primeiro trimestre de 2023, iniciando-se a partir daí todo o processo de certificação do aeroporto para a sua entrada em funcionamento normal.

Angola tem uma malha gran-



de de aeroportos e muitos deles parecem estar subaproveitados. Existe algum plano para eles?

Na estratégia que definimos segmentámos o tipo de aeroportos. Em Angola temos 19 aeroportos e 32 aeródromos. A ideia é transferirmos a gestão dos aeródromos para os governos provinciais que depois os poderão concessionar. Quanto à rede de aeroportos temos os cinco principais, Luanda, Cabinda, Catumbela, Huíla e Huambo, depois um se-

gundo segmento de aeroportos que podem gerar tráfego para estes cinco e temos outros onde a perspetiva é de serviço público e a sua manutenção terá de ser apoiada pelo Estado. Esse modelo permite também que por via da criação da ENANA (Empresa Nacional de Navegação Aérea) iniciar a abertura de capital da sociedade gestora de aeroportos. Estamos a finalizar os documentos para lançar o concurso internacional para a sua privatização. E os grandes operadores internacionais já manifestaram o seu in-

teresse. A Vinci, a AENA, a FRA e a AXA da África do Sul, são algumas das referências que temos de manifestação de interesse.

Essa abertura de capital será em que percentagem?

Estamos a discutir. A ideia é ceder uma participação qualificada e por sinal maioritária. O Estado mantém algum posicionamento, mais numa lógica de garantir a fiscalização. Está também previsto que a empresa possa ter o seu capital aberto por via de um IPO. ■

“A Mota-Engil integra um dos consórcios concorrentes ao corredor do Lobito.”

“Há uma alteração da visão dos investidores estrangeiros. Isso é fruto do trabalho dos últimos cinco anos.”

“Empresas portuguesas mudaram de atitude”

Ricardo Viegas de Abreu revela que o Governo de Angola vai lançar em março o concurso para a construção do metro de superfície de Luanda em regime de parceria público-privada. O primeiro troço será inaugurado em novembro de 2025.

Como está a evoluir este processo do metro de Luanda?

Há novidades boas. Tomou-se a decisão de avançar para uma parceria público-privada e esse processo está concluído. Pretendemos no mês de março lançar o concurso para a identificação do consórcio que deverá fazer o investimento no metro de superfície de Luanda. Temos o modelo económico desenvolvido e as bases da concessão já finalizadas. A primeira fase deverá compreender um trajeto de 37 quilómetros.

Já receberam manifestações de interesse de algum consórcio?

Sim. Consórcios, empresas. Algumas estão em Angola, outras fora e que têm interesse em investir num projeto desta natureza onde o modelo económico é fator crítico para a decisão. Luanda é uma cidade com 10 milhões de habitantes, há-de crescer nos próximos anos para níveis muito superiores, o que

significa que há aqui um potencial de mercado muito grande. O interesse por parte das entidades privadas é lógico, embora exista a exigência de algumas compensações para que o investimento possa ser realizado em segurança. Mas estamos convictos de que termos sucesso nesta parceria público-privada.

Entre esses consórcios há alguma empresa portuguesa?

Também temos empresas portuguesas a posicionarem-se para poderem avançar neste projeto. E as empresas portuguesas mudaram de atitude em relação a Angola, estão mais ativas e a prova disso é que a Mota-Engil integra um dos consórcios concorrentes ao corredor do Lobito.

Há uma mudança de mentalidades das empresas portuguesas?

Penso que sim. Há um fator importante que pelo menos a nível dos transportes nos parece visível, isto é, a alteração do modelo de financiamento deste tipo de projetos. Não numa lógica exclusivamente de investimento público, mas olharmos sim para um conjunto de iniciativas que podem ser potenciadas pelo setor privado. Ou seja, ser o capital privado a poder

comparticipar neste investimento numa lógica de viabilidade económica que muitas vezes os projetos de investimento públicos não têm. Isso é algo que estamos a sentir no setor.

Quando é que prevê que possa ser inaugurada a primeira fase do metro de superfície de Luanda?

A nossa ambição é de o poder inaugurar no aniversário dos 50 anos da nossa independência [11 de novembro de 2025].

Sente que a confiança dos investidores estrangeiros em relação a Angola mudou?

Claramente. Pelas várias missões empresariais que vamos recebendo, por vários sinais que vamos recebendo da diplomacia económica ou até pelo interesse de grupos empresariais internacionais. Nos próximos meses teremos duas missões importantes que vêm a Angola, uma do Reino Unido outra da União Europeia, o que significa que há uma alteração da visão e das oportunidades, assim como da forma como elas podem ser concretizadas. Isto é fruto de um trabalho que tem vindo a ser desenvolvido ao longo dos últimos cinco anos e que está a colhegar agora os seus frutos. ■