

Economia

Angola avança com a concessão dos corredores ferroviários

Entrevista

Carlos Cipriano, em Luanda

Ricardo Viegas de Abreu
Ministro dos Transportes angolano desvenda os planos do Governo para as infra-estruturas do país

Concessionar as linhas de caminhos-de-ferro e prolongá-las para os países vizinhos, privatizar a TAAG, construir um metro de superfície em Luanda e inaugurar um novo aeroporto em Novembro deste ano são alguns dos projectos anunciados pelo ministro dos Transportes angolano, Ricardo Viegas de Abreu ao PÚBLICO.

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.

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 repositonar a companhia aérea num patamar em que na prática ela valha o seu valor justo.

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?**

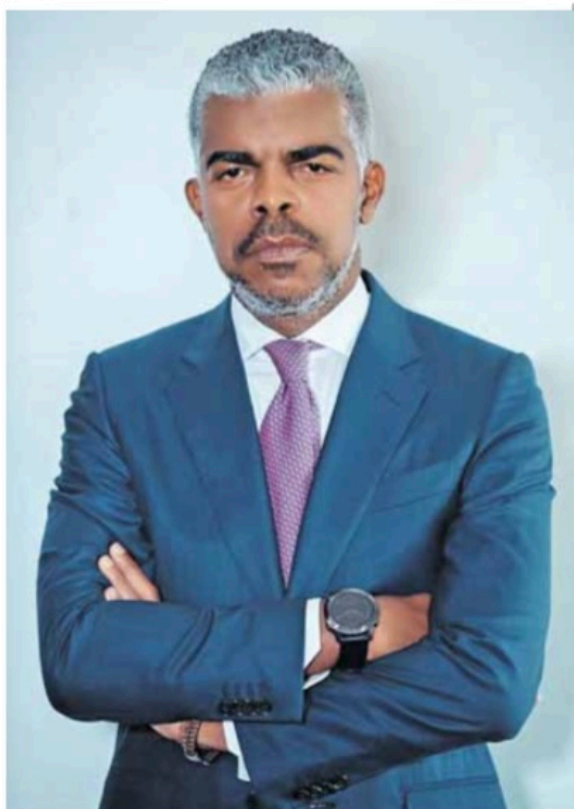
Temos uma linha ferroviária que está a funcionar e a partir da qual construímos um ramal que liga ao novo aeroporto.

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.

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

Plano prevê “manter o aeroporto actual em operação, que vai servir a aviação executiva, a aviação charter”

passageiro social em Angola.

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.

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.

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.

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 Cacuso, 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 “coser” estas três linhas? Está previsto, sim senhor.