

# GRANDE ENTREVISTA

**RICARDO VIEGAS D'ABREU** | MINISTRO DOS TRANSPORTES

## “Olhando hoje para a estrutura do novo aeroporto não acho que esteja sobredimensionado”

O Novo Aeroporto Internacional (NAIL) vai ser inaugurado daqui a três semanas e, com o desenvolvimento do Corredor do Lobito, dinamizado com investimento americano, coloca o sector dos transportes numa posição de destaque na economia angolana.

João Armando (texto)  
e César Magalhães (fotos)

**Estamos a três semanas da data prevista para a inauguração do aeroporto, que é a obra mais importante, não apenas do ministério, mas do governo de João Lourenço. A primeira questão é óbvia, vai mesmo acontecer?**

Sim, vai mesmo acontecer no dia 10 de Novembro. Será uma data que, certamente, ficará na história do nosso País, com particular impacto na aviação civil e nos sectores que vão beneficiar desta grande obra.

**Qual é o plano a partir de 10 de Novembro?**

Há uma metodologia usada em diversos países para projectos com um grau de complexidade como o novo aeroporto, um plano de abertura e activação faseada. No dia 11 de Novembro ainda ninguém vai apanhar o avião no novo aeroporto internacional. Queremos iniciar a operação do novo aeroporto com a carga, é um foco de negócio muito interessante e muito importante para nós, e garantir que no segundo trimestre de 2024 possamos já iniciar voos domésticos e no terceiro trimestre arrancar com a aviação internacional. Um processo de activação complexo que envolve toda uma equipa multidisciplinar...

**Mas onde está essa equipa?**

Essa equipa constitui hoje a equipa do ORAT, que é a metodologia de operacionalização de um aeroporto.

**“Estamos a fazer tudo para que tenhamos o operador final do aeroporto já no III trimestre de 2024. Até lá quem vai gerir é a actual equipa, o tal operador temporário.”**

**Mas as pessoas existem? Já estão a trabalhar?**

Já existem equipas. Já existem quadros com experiência na aviação civil e neste ecossistema, sejam eles nacionais ou estrangeiros. Fizemos questão de garantir a incorporação de competências técnicas internacionais neste domínio para garantir uma mais rápida e fluida transferência de conhecimento. Temos, na verdade, quadros internacionais de grande valor e grande experiência a trabalhar connosco. Temos tam-

bém as equipas de outros sectores mais envolvidos na actividade de um aeroporto, nomeadamente as equipas do Ministério do Interior, nas diversas disciplinas, seja na Polícia Fiscal, SME, SIC, de forma a garantir a segurança operacional do aeroporto. Temos também equipas do Ministério da Saúde, das Telecomunicações, da Energia e Águas...

**E quem é que vai fazer esta gestão, numa altura em que ainda não abriu o concurso**

**“Queremos iniciar a operação com a carga e garantir que no II trimestre de 2024 possamos iniciar os voos domésticos e no III trimestre iniciar então a aviação internacional”**

**público para a escolha do operador do aeroporto?**

Nós constituímos aquilo que chamamos o ATO, que é o operador temporário do aeroporto. Essa equipa é coordenada pelo Dr.º Pombal e está a fazer todo este processo de transferência para a operacionalização. Ao mesmo tempo, mantemos a equipa que garantiu do ponto de vista da execução da obra, porque há trabalhos que vão prosseguir mesmo depois da inauguração. O gabinete de operacionalização do novo ac-



**“Este aeroporto está projectado para um volume de passageiros cerca de cinco vezes maior do que tivemos em 2019. Só!”**

roporto vai-se manter ainda durante um período para garantir o acompanhamento dos trabalhos complementares de obra que vão prosseguir. É um grupo grande de pessoas, ao qual se juntam novas pessoas que estamos a incorporar.

#### Existem processos de admissão a correr...

Nós temos feito referência a uma nova geração de aeronáuticos que já começou a ser recrutada. O efeito deste novo aeroporto faz com que hoje, do lado do sector dos transportes, de todas as entidades que fazem parte do Ministério dos Transportes, estejamos a recrutar novos colaboradores. Seja para a Autoridade da Aviação Civil, seja para a Empresa Nacional de Navegação Aérea, seja para a Sociedade Gestora de Aeroportos. Todo o ecossistema dos transportes relacionado com a aviação está neste momento a recrutar.

#### Quanto tempo se espera que seja necessário até que possa chegar o novo operador do aeroporto, depois de passados todos os procedimentos do concurso?

Estamos a fazer tudo para que tenhamos um concurso credível e transparente, e que tenhamos o operador final já no III trimestre de 2024. Até lá que um vai gerir o aeroporto e esta equipa, o tal operador temporário.

#### O novo operador vai chegar no momento da transferência dos voos internacionais? Existe uma relação entre estes dois factos?

Não! Mas queríamos sincronizar isso. Até porque estamos a deixar no concurso um conjunto de acções que o operador definitivo é que vai ter de desencadear.

#### E vai absorver esta gente que está a agora a trabalhar e que estão a recrutar?

Essa é uma condição que temos colocado em todos os concursos de concessão que temos desenvolvido, que passa pela transferência deste capital humano para o operador definitivo. É isso que também vai acontecer no novo aeroporto internacional. Não só as pessoas, mas também outros meios que este operador temporário há-de precisar para operar o novo aeroporto.

#### Quais são os argumentos que se utilizam para atrair esse operador temporário, tendo em linha de conta que o tráfego necessário para rentabilizar esta infraestrutura está muito longe do que existe actualmente no País?

### “Vamos estabelecer nas peças do concurso e caderno de encargos que há uma data em que deixa de haver aviação comercial no 4 de fevereiro e passa a ser exclusiva do novo aeroporto”

Estamos muito convictos que o futuro da aviação civil de Angola é de crescimento. Não temos dúvidas que só pode aumentar. Sempre houve dificuldades de acesso ao País, mas nesta altura o Executivo, com o objectivo da diversificação da economia, está a olhar para sectores que são potenciais contribuintes para esse esforço. E a diversificação não é só peso sectorial na contribuição para o PIB. É também a diversificação da contribuição para as contas nacionais, sejam elas contas externas ou de origem fiscal. E, obviamente, a geração de emprego.

#### É necessário um envolvimento nacional neste projecto.

Há sectores que são chave para garantir esse crescimento da aviação civil. Estou a falar do turismo, por exemplo, e abre-se aqui uma porta importante para que Angola possa impor-se também neste sector. Não apenas porque temos um novo aeroporto, mas porque precisamos de garantir a tal diversificação.

#### Mas o novo operador precisa de outros argumentos.

Precisa de todos os argumentos. O que estamos a vender ali não é uma infraestrutura, não é betão. O que estamos a vender é oportunidade de se potenciar um conjunto de negócios que Angola tem e que precisa de explorar melhor. Repare que os operadores aeroportuários não têm uma atitude meramente de gestão de infraestruturas, eles vendem destinos. Por isso, precisamos de ter um operador que acredite no destino Luanda e, a partir de Luanda, que consiga potenciar aquilo que são receitas da aviação, que dependem do número de passageiros que usam o aeroporto, mas também as tais receitas “não aviação” de outros negócios.

#### Os números de passageiros que circularam em 2022 no Aeroporto 4 de Fevereiro não ajudam muito.

Vamos ver. Se olharmos para o número de passageiros de voos domésticos, nesta altura, já foram ultrapassados os valores de 2019, antes da pandemia, em 20%. Do ponto de vista internacional, ainda não conseguimos lá chegar, mas acredito que já em 2023 vamos ficar muito próximos. Mas há um conjunto de outras medidas complementares que vão potenciar este crescimento. Um exemplo recente é a isenção de vistos de turismo para Angola a 98 países. Este é um facto muito relevante e que cria uma oportunidade grande de crescimento.

#### Fica subjacente que o sucesso do novo aeroporto vai depender muito daquilo que for feito ao nível do aumento do turismo para o País.

O sector dos transportes, como um todo, tem como vocação servir os outros sectores. Ele não é autónomo em si para garantir a viabilização, seja das companhias aéreas, seja dos aeroportos, seja dos portos. Ele não depende de si próprio. Se a economia não funcionar mais facilmente o sector dos transportes pode responder. Por isso, a in-

terdependência e a interligação efectiva entre o sector dos transportes e os outros é crítica para o sucesso da estratégia nacional. Nós temos dados, por exemplo, que os nossos portos começam a diversificar as receitas por via do trânsito de mercadorias e que também estavam afectados pela sazonalidade das nossas próprias importações.

#### Para concretizar esta questão do aeroporto. Quer dizer que, daqui a um ano, já todos os voos internacionais se fazem do novo aeroporto?

Essa é a nossa intenção e a nossa perspectiva. Neste processo de transferência das operações para o novo aeroporto nós temos um momento de interacção com os operadores de transporte aéreo e de outros serviços que fazem parte do ecossistema. As companhias aéreas serão chamadas, muito em breve, para começarem a preparar os seus planos de transferência para o novo aeroporto.

#### Será uma transferência gradual ou haverá um momento em que todos deixam de operar no 4 de fevereiro e passam para o NAIL?

Nós vamos ainda definir essa estratégia, se podemos garantir que todos possam passar ao mesmo tempo, mas claramente que, mais tarde ou mais cedo, isso vai acontecer. Até porque, do ponto de vista do concurso que vamos lançar, há uma imposição óbvia das limitações de operações do 4 de Fevereiro. Nenhum operador internacional iria querer concorrer com o aeroporto actual, digamos assim. Logo o que vamos estabelecer nas peças do concurso e no caderno de encargos é que há uma data em que deixa de haver aviação comercial no 4 de Fevereiro e passa a ser exclusiva do novo aeroporto.

#### E no caso da carga?

Aí temos um espaço maior. Inicialmente, vamos garantir que todos os voos exclusivamente de carga transitem imediatamente para o novo aeroporto. É isso que vai acontecer, lembrando que ainda há muita carga que vem para o País na barriga dos aviões. Essa aí não temos como, porque são aviões de passageiros com carga lá dentro.

#### Isso logo a partir do dia seguinte a 11 de Novembro?

Queremos nas semanas seguintes garantir que isso comece a acontecer.

#### Qual a sua ideia sobre quanto tempo será necessário, depois da entrada em funcionamento do novo aeroporto, para que possa atingir o seu break-even?

Um aeroporto tem duas naturezas típicas de receita. A “receita aviação”, que tem a ver com as taxas aeroportuárias que se cobram aos passageiros, carga e companhias aéreas, e receita “não aviação”, que está relacionada com o resto das infraestruturas, rendas que o operador vai poder cobrar, a renda de espaços que existem hoje no aeroporto, para permitir desenvolver o comércio e serviços relacionados

com a infraestrutura. Temos espaços para garantir um bom centro de manutenção, temos aqui um serviço que estamos a estruturar com o Ministério do Petróleo e Gás e a própria Sonangol, porque temos uma *fuel farm* no aeroporto que pode servir para fazer *tanquering* para as várias companhias aéreas.

#### Mas os preços do Jet A1 têm de baixar. Hoje são muito altos no Aeroporto 4 de Fevereiro e as companhias abastecem-se fora, inclusive a TAAG.

É um tema que estamos a tratar com o ministério e com a Sonangol, porque abriu-se aqui uma janela que podemos aproveitar, e que tem também a ver com os compromissos de redução das emissões de carbono, trazendo uma nova tipologia de combustíveis para o novo aeroporto. Queremos entrar nessa agenda.

#### Volto a referir, temos de ser competitivos no preço.

Claro! Todos temos de ter uma estratégia conjunta e com essa visão. Na prática, todos os sectores são interdependentes.

#### A maior crítica que se faz ao novo aeroporto é a sua megalomania. Demasiado grande para as reais necessidades do País. É verdade que já herdou a obra, que coube-lhe a responsabilidade de a finalizar. Mas, se tivesse de fazer de início, projectava com esta dimensão ou fazia mais pequeno e depois ia alargando?

Primeiro dizer que um aeroporto é um projecto geracional. Não é um projecto de projecção de um tráfego de +20% em 10 anos. Isso não existe. Se me pergunta se poderíamos ter feito um aeroporto mais pequeno e depois ir fazendo crescê-lo, a minha tendência é dizer que provavelmente sim. Mas hoje, olhando para aquilo que temos, para o potencial que este aeroporto nos permite desenvolver, nós estamos perfeitamente satisfeitos com a dimensão. Com a certeza que não teremos de recorrer a fundos públicos para garantir a sua operação ou a sua manutenção. Nós nesta altura na região temos um único *hub* que é Joanesburgo e o mundo procura outras soluções *backup*, ou que sejam economicamente mais vantajosas. E nesse sentido temos uma verdadeira oportunidade. Olhando hoje para a estrutura do aeroporto, não acho que esteja sobredimensionado. Por exemplo, o plano de crescimento que temos para a TAAG, daqui a dois anos, já não caberia no 4 de Fevereiro.

#### Mas estamos a falar de passar de um milhão de passageiros para 15 milhões

Não estamos a partir de um milhão. Temos de olhar para os números anteriores à pandemia. O melhor que conseguimos fazer foi em 2019. E é com base nesses números que temos de olhar para a frente, e este aeroporto está projectado para um volume de passageiros cerca de cinco vezes maior do que tivemos em 2019. Só! Não é nada extraordinário de atingir.

### “Há várias coisas a acontecer e que nos dá a garantia que teremos um aeroporto que se tornará viável em três anos e que depois terá rendimento até ao fim da concessão”

#### E isso será atingido em quantos anos?

De acordo com as nossas projecções, que estamos a fazer no processo de concessão, acreditamos que a capacidade de 15 milhões se vai atingir no fim da concessão, 30 anos, portanto. E estamos a ser relativamente moderados. Isto porque, por exemplo, a projecção do INFOTUR prevê para Angola 10 milhões de turistas em 2030. Isso é daqui a sete anos. São estes os números que nos ajudam a construir um modelo económico e financeiro para procurarmos parceiros.

#### Parecem-me muito optimistas todos esses números

Estamos a ultrapassar as questões que nos limitavam o aumento de tráfego de passageiros, a confiança do ponto de vista internacional dos operadores em trabalhar para Angola e que tem a ver, por exemplo, com todas as reformas estruturais que fizemos no sistema da aviação civil. Hoje Angola é um país respeitado, do ponto de vista do cumprimento dos normativos da ICAO, o País é usado como um caso de referência pela ICAO em África no que à aplicação das normas emanadas pela instituição. Estão a surgir em Angola, por iniciativa própria, empresas estrangeiras que nunca cá tinham estado, de *snelling*, de *catering*, de serviços aeroportuários. Há um conjunto de coisas novas que estão a acontecer e que nos dá a garantia que sim, que teremos um aeroporto que se tornará viável em três anos e que depois terá rendimento até ao fim da concessão.

#### Ainda assim...

Dizer também que nenhum aeroporto, com excepção de algumas indecisões estratégicas que acontecem em alguns países, chega ao ponto de exaustão. Ou seja, um aeroporto que atinja um volume de operações no ordem dos 70-80%, já é um aeroporto bastante pressionado, seja no tráfego de aviões, seja nos passageiros que andam pelos corredores dos terminais. É nesta altura que se deve preparar a expansão. E nós não queremos, e isto está reflectido no caderno de encargos, que se chegue ao fim da concessão e o aeroporto seja o mesmo. Há aqui obrigações do ponto de vista da expansão do aeroporto a partir de um determinado momento da concessão, porque nenhum aeroporto pode chegar, em condições normais, ao momento da sua exaustão.

## GRANDE ENTREVISTA RICARDO VIEGAS D'ABREU

# “O potencial do Corredor do Lobito é transportar 5 milhões ton de carga/ano”

**As acessibilidades são também uma preocupação dos cidadãos face ao novo aeroporto. Confirma que no dia 10 de Novembro também vai ser inaugurada a ligação ferroviária ao aeroporto?**

Sim! A nova ligação ferroviária vai ligar o novo aeroporto ao Bungo com quatro novas estações que estarão prontas na inauguração e que vão garantir também a intermodalidade aos passageiros, a ligação com outros meios de transporte, estacionamento para autocarros, parques para os utilizadores, lojas, etc.

**Mas tudo isso é para já?**

Direi que até ao final de Novembro, princípio de Dezembro, teremos essas estações prontas e à disposição dos passageiros. Também já temos as automotores que vão fazer essa ligação específica para o novo aeroporto.

**Vai haver uma linha própria para esta linha ligação?**

Já temos duas linhas feitas. Uma que entra no ramal do aeroporto e uma outra para os outros serviços normais do CFL. A ligação ferroviária está assegurada e isto são medidas no curto prazo para garantir o acesso imediato ao novo aeroporto. Depois temos medidas de médio e longo prazo. Hoje estamos a fechar o traçado para o metro de superfície...

**E quando é que será apresentado?**

Muito em breve. Esta discussão não tem sido fácil até porque queríamos garantir que houvesse várias alternativas de acesso ao novo aeroporto e tivemos de, com uma equipa multidisciplinar, arranjar soluções para uma zona que é cada vez mais pressionante em termos de mobilidade, mas também para garantir o acesso ao NAIL. Temos depois outras infraestruturas rodoviárias que serão lançadas para aquela zona pelo Ministério das Obras Públicas.

**Mas disciplinar o trânsito na via de acesso que já existe pode ser fundamental?**

Esse é um trabalho de sensibilização que envolve mais um sector, que é o Ministério do Interior, a Polícia Nacional, para garantirmos que os nossos condutores e os nossos motoristas tenham uma atitude na estrada diferente daquela que vemos hoje. Vamos, por esse meio, melhorar todo o trânsito de transportes públicos, seja na Deolinda Rodrigues, seja na estrada nacional 230 ou na via expressa. Temos observado que grande parte dos problemas no trânsito se devem a atitudes comportamentais, não são propriamente das infraestruturas ou dos meios.

**Na sua estratégia, faz algum sentido para o Estado que exista uma companhia aérea**



**“Não gostamos de colocar isto (concessão do Corredor do Lobito) como um caso de opção política, mas de opção técnica”**

**“Nós não prevemos encerrar o 4 de Fevereiro. O aeroporto vai continuar a operar para a aviação especial. Voos charter, aviação VIP, aviação de negócios, visitas de Estado...”**

**privada angolana para fazer o serviço doméstico?**

Nós trabalhamos ao longo destes últimos cinco anos procurando garantir que o nosso sector da aviação civil possa crescer nos vários domínios. Uma das questões estratégicas que nós cuidámos de resolver foi o facto de, historicamente, o centro da aviação civil ser exactamente a companhia aérea de bandeira. O que fizemos, ao longo deste período, foi colocar no centro a Autoridade Nacional da Aviação Civil. Nós precisamos de ter mais operadores. Há pré-requisitos para isso acontecer e, obviamente, que temos hoje o mer-

cado aberto para operadores que nunca tivemos. Por exemplo, os *low cost*, que ainda não se promoveram no nosso País, sejam de investidores angolanos ou investidores estrangeiros.

**Houve também uma liberalização do sector.**

Uma das medidas que tomámos foi tirar da nossa lei dos sectores estratégicos a aviação civil, permitindo que um operador possa ser licenciado mesmo que tenha um capital totalmente estrangeiro. É óbvio que a companhia de bandeira tem de estar preparada, por um lado para concorrer, ou para fazer parcerias. Obviamente, que a TAAG não tem de ser o único operador no mercado nacional. Nós hoje temos ligações interprovinciais regionais que não são exploradas por ninguém, mas que têm necessariamente mercado e precisamos que alguém as faça. Não tem de ser necessariamente a compa-

nhia de bandeira. E sem ter de vir a Luanda. Por exemplo, as ligações directas entre o Leste e o Sul de Angola.

**Significa que se podem fazer voos entre as capitais de província sem ter de passar por Luanda, contrariamente ao que hoje se faz?**

Claro. O que se passa é que muitas empresas, na sua estratégia corporativa, tendem a passar por Luanda. Mas hoje temos infraestruturas que permitiam que um operador focado, bem definido, com o equipamento e as equipas certas, tenha uma maior conectividade no nosso País sem sequer passar por Luanda.

**Um exemplo prático. Um operador privado quer explorar a ligação aérea directa entre o Saurimo e o Namibe. Este é um projecto que pode ser aprovado?**

Claro que sim! De imediato. E nada impedirá o operador, depois

**“Nós queremos escolher bem com quem vamos casar. É nossa opinião que não devemos perder o controlo da gestão da TAAG, porque em momentos de crise o Estado é sempre chamado a assumir”**

de licenciado, de o fazer. Nem sequer por proteccionismo a qualquer entidade como a TAAG. Aliás, à TAAG também serviriam estes operadores, nem que fosse numalógica de *codeshare*. A companhia sabe que não tem meios que lhe permitam rentabilizar uma rota dessas. O sector dos transportes é transversal e a escolha do meio que presta o serviço é fundamental. Se for um meio errado, não tem viabilidade.

**Para fechar este assunto da aviação civil, o que é que vai acontecer ao Aeroporto 4 de Fevereiro?**

Nós não prevemos encerrar o 4 de Fevereiro. Depois de todas as operações comerciais de passageiros e de carga serem transferidas para o novo aeroporto, o actual vai continuar a operar para a aviação especial. Voos *charter*, aviação VIP, aviação de negócios...

**Os ricos ficam no 4 de Fevereiro e os pobres vão para o novo aeroporto...**

Não é essa a ideia. A ideia é termos dois aeroportos na cidade, que não é invulgar em muitas capitais, ter um aeroporto de reserva por um lado, mas também ter um aeroporto de conveniência.

**Mas aquela zona vale muito dinheiro.**

É obvio que sim. Mas não é nossa ideia, nem temos a perspectiva de transformar aquilo num desenvolvimento imobiliário nesta fase. Não faz parte do nosso programa. E será importante no desenvolvimento do próprio Aeroporto Internacional Dr.º António Agostinho Neto. Há espaço para mantermos este aeroporto em funcionamento.

**Avançando agora para o Corredor do Lobito, que é o segundo grande projecto do sector dos transportes. A condução de todo o processo de concessão marca também uma opção política clara do governo de aproximação ao Ocidente, em geral, e aos Estados Unidos, em particular. Numa primeira fase, seriam os chineses a ficar com o projecto e depois é entregue, via concurso internacional, a um consórcio Ocidental, naquilo que é a “guerra” das rotas logísticas desenvolvidas em África por estes dois blocos.**

De facto, com o modelo desenvolvido no novo aeroporto de envolver os privados na rentabilização das nossas infraestruturas e na maximização das nossas po-

## PRIVATIZAÇÃO DA TAAG VAI ESPERAR PELO IMPACTO DO NOVO AEROPORTO

Este aeroporto vai também valorizar muito a TAAG, obrigá-la a crescer mais rapidamente. Significa isto que a anunciada privatização da companhia de bandeira vai esperar pelo impacto que a infraestrutura terá na companhia e só depois, então, será privatizada?

O aeroporto valoriza e significa um grande momento de viragem da aviação civil como um todo, onde se insere a TAAG. Tendo o executivo decidido manter a companhia de bandeira e implantar todo um plano de reestruturação para esse momento de privatização. Pelos comentários que vamos ouvindo, a TAAG começa hoje a ter o posicionamento que deveria ter tido ao longo de todos estes anos como uma companhia aérea de referência no continente, com quem se pode contar, que tenha um contributo importante para a conectividade africana, que é um tema muito sério para o continente. E obviamente, tendo um *hub* próprio, como novo aeroporto com condições para os passageiros que transporta.

**Retomo a pergunta. A privatização da TAAG vai esperar mais um pouco para absorver este esperado impacto do novo aeroporto na valorização da companhia?**

Sim! Obviamente que sendo racionais naquilo que tem sido o suporte do Estado à TAAG para garantir a recuperação do efeito da pandemia e da preparação para esse advento, é natural que queremos que se consolide, digamos assim, a sustentabilidade da companhia para então irmos ao mercado dizer “então, meus senhores, estamos à procura de parceiros”.

**Quaisquer que sejam?**

Não nos interessa qualquer parceiro. Pode haver muito apetite pela TAAG, mas as grandes companhias aéreas, principalmente as mais novas, têm estratégias corporativas muito agressivas. Tem lados bons, tem lados maus. E nós

teremos de escolher bem com quem é que queremos casar.

**A TAAG é para arranjar um parceiro, não é para vender toda? Não! É arranjar um parceiro que esteja disposto a desenvolver todo o potencial que a companhia tem, do ponto de vista regional e intercontinental, com um peso grande na parte doméstica, mas não estamos a falar de privatizá-la e vendê-la a uma qualquer entidade.**

**Mas encara perder a gestão da companhia, ou vai vender apenas a minoria do capital e manter uma *golden share* se o Estado for minoritário?**

Havemos de chegar a esse ponto no momento de decisão, mas a nossa opinião e as experiências que temos assistido no mundo, mostram-nos que em cenários de crise como aconteceram alguns, estes parceiros privados que supostamente iam ajudar a fazer determinado tipo de missões, desapareceram. Fugiram todos das companhias que tinham sido privatizadas e, então, o Estado teve de a recuperar outra vez. Ou nacionalizá-las com custos significativos.

**Então qual é a estratégia?**

Ela deve ser pensada considerando estes equívocos e estes erros que são públicos.

**Nunca perder totalmente a gestão?**

A nossa opinião é que não. Porque, bem ou mal, havendo esta lógica de termos uma companhia de bandeira, o Estado é sempre chamado a socorrer. Muito parecido com aquilo que acontece com os bancos. Por isso é importante pensar bem nas soluções de privatização, na robustez do parceiro, nos compromissos que se assumem, naquilo que são os termos e condições desta parceria, porque no final do dia, em momentos de crise, cada um puxa atrás e abandona o barco e fica o Estado com a companhia na mão. Não queremos que isso aconteça.

tencialidades, fizemos todo este percurso com esse objectivo. Os nossos caminhos-de-ferro foram reabilitados no período do programa de Reconstrução Nacional e agora como é que tiramos rentabilidade destas infraestruturas? Foram, de facto, os chineses que fizeram a reabilitação e estariam eles interessados, até na lógica da política da nova rota da seda, a garantir a operação deste corredor. Talvez seja importante dizer que a lógica do Corredor do Lobito é incorporada dos corredores estratégicos da SADC e que, numa primeira fase, a ideia deste órgão regional era que houvesse uma entidade que pudesse gerir o Corredor do Lobito para além das nossas fronteiras.

**Que acabou por ser ultrapasada...**

A primeira grande decisão estratégica do governo angolano foi decidir que “nós vamos fazer a nossa parte”, embora a gente perceba que o Corredor do Lobito chegue a toda a região. Tomámos esta decisão até porque o diálogo com as outras partes não estava a ser fácil no âmbito da SADC, porque, do ponto de vista estratégico, a região tinha também outras prioridades...

**E já tinha outros corredores a funcionar...**

Outros corredores a funcionar e outros modos de servir essa mesma região do ponto de vista dos transportes e logística. E a melhor decisão foi essa, vamos fazer a nossa parte, que até é a maior parte do corredor, que são os tais 1.360 km do Lobito ao Luau. Essa foi a decisão estratégica mais importante para que o Corredor do Lobito apareça hoje com a importância mundial que tem.

**Mas deve-se a esta decisão política, uma vez que a África do Sul se alinhou com a parte dos BRICS, o Burkina Faso mais acima com o mesmo lado, e nós no meio com este apoio da Europa e Estados Unidos.**

Exactamente. Essa decisão estratégica política é o primeiro pilar de sucesso do que hoje assistimos. Desenvolvemos todo o concurso internacional, e tínhamos sim dois concorrentes, dois consórcios, um composto por empresas chinesas e outro consórcio ocidental. A nossa decisão foi aquela que ia mais ao encontro dos interesses do Estado angolano.

**E também daquilo que era a visão política para o País**

**“Tínhamos sim dois concorrentes, um composto por empresas chinesas e outro consórcio ocidental. A nossa decisão foi a que ia mais ao encontro dos interesses do Estado angolano”**

O concurso tem regras e uma série de critérios de avaliação. E nesses critérios, essa visão política não está lá. A verdade é que acabou por acontecer o concurso entregar a concessão a um consórcio europeu. Não gostamos de colocar isto como um caso de opção política, mas de opção técnica, pelos critérios que estavam definidos no concurso. A consequência é a análise política desta decisão, mas esse já é um assunto à parte. A decisão foi tomada por critérios muito objectivos

**Aproximou, por exemplo, os Estados Unidos para investir no corredor**

Percebemos a determinada altura, que por um lado despertamos grandemente o interesse da região, primeiro, porque todo o mundo acordou e percebeu que afinal é possível o Corredor do Lobito ser reactivado. Isso permitiu que numa primeira fase pudessemos garantir a integração com os nossos dois países vizinhos, RDC e a Zâmbia, com um acordo de facilitação no transporte de mercadorias no corredor e que depois deu lugar à Agência de Facilitação que terá sede no Lobito. Esse desbater foi para além desta esfera regional e foi a esfera global, onde os Estados Unidos, percebendo também a importância deste corredor, e neste formato, assumiram o projecto.

**Por que é importante para sua estratégia em África e na região?**

Claro. E é por isso que assume um papel de liderança em termos de suporte daquilo que poderá ser o desenvolvimento à volta de todas as actividades do Porto do Lobito. A União Europeia respondeu mais tarde, também juntando-se à iniciativa, e hoje temos este quadro de grande dinâmica à volta deste projecto do ponto de vista internacional e que, do ponto de vista doméstico, queremos começar a tirar partido disso.

**Vai implicar que exista actividade permanente na linha**

A ideia sempre foi ter um operador forte que nos colocasse carga na linha porque o transporte ferroviário sóse rentabiliza com carga e não com passageiros. Isto porque do ponto de vista da nossa economia doméstica, nós hoje não temos os volumes necessários para dinamizar. O Caminho-de-Ferro de Benguela, sem aquilo que são as projecções de transporte de carga no corredor do Lobito, transporta hoje 300/350 mil toneladas de carga/ano. Ora este corredor tem o potencial para transportar 5 milhões de toneladas. Em 1973/1974 transportávamos 3,5 milhões ton., das quais 50% eram da economia doméstica. Essa economia doméstica hoje ainda não está lá, mas esta é a oportunidade que temos. Promover outros sectores, como o agropedágico, o industrial, dos serviços, o mineral, etc. O que podemos, sim, é pensar que no médio prazo este corredor já não será tão dependente das cargas que possam vir dos nossos países vizinhos.



**“Não vamos vender o capital da TAAG a uma qualquer entidade”**

## GRANDE ENTREVISTA RICARDO VIEGAS D'ABREU

# “Temos de ter uma resposta muito concreta em termos de emprego”

## Quais são os projectos futuros para a malha ferroviária do País?

Começando pelos grandes corredores, o do Lobito, que foi o primeiro grande projecto de envolvimento privado, com investimento na melhoria da operacionalidade e na extensão do corredor, e garantimos isso através deste acordo que os Estados Unidos querem dinamizar. A extensão do corredor entre a localidade de Luacamo até Gimbe irá ser financiado por este consórcio americano e europeu, assim com a extensão para a Zâmbia.

## E a Sul?

Temos em preparação todo o processo de concessão do corredor de Moçâmedes, que também terá obrigações de investimento do ponto da extensão ferroviária, quer para o Leste, na província do Cuando Cubango até à fronteira com a Zâmbia, e para Sul, para a Namíbia. O outro grande projecto que temos em curso já está aprovado e devidamente visado, é a ligação no Leste de Luena para o Saurimo...

## Que vai ligar-se depois ao Caminho-de-Ferro de Benguela?

Exactamente. Temos também um projecto muito importante no Caminho-de-Ferro de Luanda para dinamizar a sua concessão, que é a reabilitação do troço Zenza do Itombe até Cacusso, são 215 km, para garantir que esta linha férrea ganhe outra viabilidade. Hoje temos muitas dificuldades porque esse troço, no âmbito do programa de reconstrução nacional, acabou por não ser reabilitado. Já temos empreiteiro e planos para o início da obra.

## Falta ligar estas linhas entre si

Essa iniciativa foi aprovada recentemente pelo Executivo e vai começar todo o trabalho preparatório para a interligação das três linhas de caminho-de-ferro para passarmos a ter uma rede ferroviária efectiva que ligará Malange ao Cuito e Menongue. Será a nossa coluna vertebral ferroviária, muito importante do ponto de vista social e económico, e na transformação dos nossos eixos de desenvolvimento. Hoje temos o nosso eixo de desenvolvimento muito mais para o litoral, e precisamos de garantir que se desloque mais para o centro, até para beneficiar as populações do Leste.

## Toda esta estratégia do sector dos transportes nas suas várias vertentes olha para o País como um hub de passagem de mercadorias e pessoas entre dois continentes.

O primeiro factor a ter em consideração, e falamos muito disso, é o nosso posicionamento estratégico. Estamos numa posição da Costa Oeste Africana muito interessante, temos 1.600 km de costa, temos seis jurisdições portuárias, três das quais com ligação ferroviária, te-

**“A autossuficiência alimentar não são números, são produtos na prateleira. E isso chama-se transportes e logística. É essa a contribuição para a diversificação”**

mos características que muitos países não têm. Para, de facto, conseguirmos tirar partido disso, até numalógica de suporte ao processo de diversificação, é aí que vemos o potencial do sector dos transportes para a contribuição para essa diversificação, pois muitos destes corredores e desta actividade não encontra resposta na economia interna do País. O nosso objectivo é que a nossa capacidade de infraestruturas e de serviços possa ajudar outros sectores que precisam delas. E, com isso, fazer aquilo que se chama pressão sob a procura, quer produtos na nossa economia ou produtos que passem pela nossa economia. E essa é possivelmente a grande contribuição do sector dos transportes e logística para a diversificação da economia.

## Ser um hub é uma vocação de Angola?

Nós temos países no mundo que fizeram essa opção estratégica, são países muito mais pequenos que Angola e têm hoje uma viabilidade brutal.

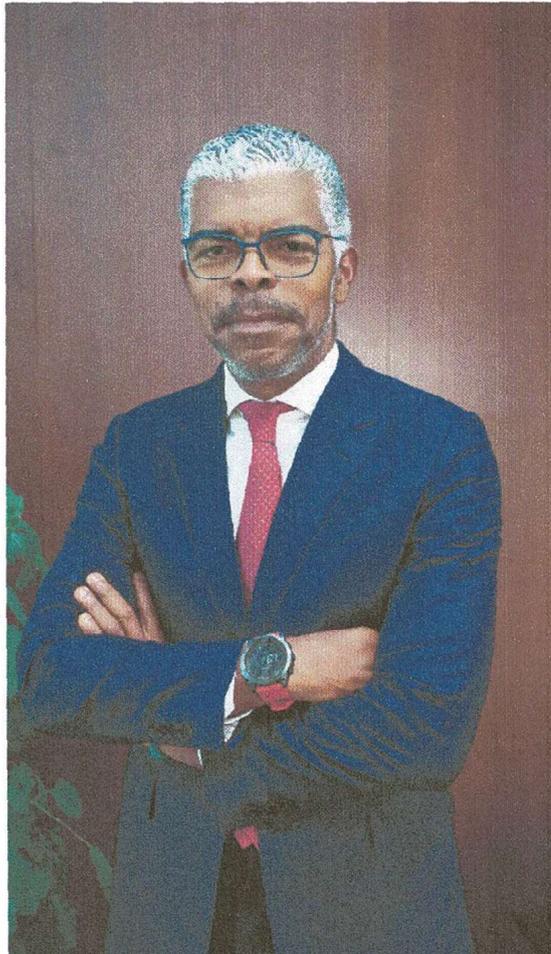
## Singapura, por exemplo

Exactamente. Isto porque desenvolveram esta facilitação de transportes e logística.

## A diversificação não é só agricultura e indústria, podem ser transportes.

Obviamente, em coordenação com todas as iniciativas no domínio da agricultura, da indústria. Ainda recentemente ouvimos falar que a nossa indústria de bebidas está a trabalhar a 40% da sua capacidade instalada. Mas porque não consegue vender aos países vizinhos? Não consegue colocar lá os seus produtos? Porque se não há procura doméstica temos de encontrar locais onde há procura. E como os colocamos lá? Apesar da autossuficiência alimentar ser o primeiro objectivo a ser atingido, não podemos ter dúvidas que a cadeia de valor da produção agrícola tem de lá estar. Senão não é autossuficiência. A autossuficiência não são números, são produtos na prateleira. E isso chama-se transportes e logística.

## Mas não há profissionais de transportes e logística no



## OS BANCOS E TRANSPORTES

Ricardo Viegas D'Abreu é licenciado em Economia pela Universidade Lusíada de Lisboa. Tornou-se Mestre, MBA - Master in Business Administration, pela University of Bath, Reino Unido. Em 1997, fez parte da equipa que fundou o BAI, tendo exercido várias funções de direcção e coordenação. Em 2006, foi co-fundador do BNI, no qual exerceu funções de vice-presidente de conselho de administração. Em 2008, foi membro da Comissão Instaladora do Fundo Soberano de Angola. Em 2009, foi nomeado vice-governador do BNA. No início de 2017, foi eleito PCA do BPC. Actualmente, exerce a função de ministro dos Transportes, cargo para o qual foi nomeado a 20 de Junho de 2018 e reconduzido a 19 de Setembro de 2022.

## mercado, há apenas um ou dois cursos superiores. Fica a ideia que não há uma visão para este sector

Temos sim! No âmbito da reforma do sector dos transportes, um dos novos organismos que nós criámos, porque não existia, foi a ARCLA. É o regulador da logística nacional. É também o agente dinamizador da rede de plataformas logísticas nacionais. E temos dois passos muito importantes, quer no âmbito da cooperação, como na formação, para trazer ex-

**“Para acelerar o processo temos de trazer profissionais estrangeiros com expertise, com competências e conhecimento prático de como fazer”**

**“Já foi aprovada a ligação das três redes ferroviárias do País”**

peritise de países que se viraram para esta estratégia para Angola. Falámos de Singapura, mas podíamos falar da Holanda, dos Emiratos Árabes, e que só tem viabilidade porque conseguiram montar sistemas de transportes e logística muito robustos e muito eficientes.

## Temos de formar quadros

Além de formar quadros, temos a convicção, para acelerar o processo de transferência de conhecimento, temos de trazer profissionais estrangeiros com *expertise*, com competências e conhecimento prático de como fazer. Já não é só pensar. Isto tem de ser feito com urgência, porque existe uma juventude à procura de emprego, de uma oportunidade, de um salário. Nós temos de ter uma resposta muito concreta em termos de emprego, obviamente qualificado.

## Quantos jovens de 18 e 19 anos sabem que há uma profissão de logístico? Todos querem ser advogados. Temos também de adaptar a linguagem.

Tem razão, mas esse é um esforço de todos. O sector dos transportes tem particularidades. Mesmo no sentido do ensino técnico-profissional, um jovem logístico, certificado, bem formado, um profissional de aeronáutica, mesmo um marítimo, tem emprego aqui e em qualquer parte do mundo. Estamos a falar de um sector de alta empregabilidade

## Mas ainda com pouca exposição pública.

Temos feito um esforço para passar a mensagem. É um trabalho multidisciplinar que envolve outros colegas do governo. Não é um trabalho fácil, de curto prazo, estamos a introduzir este trabalho há 5 anos, quando chegámos aqui, quando devíamos ter começado há 30.

## Os transportes contribuem quatro vezes mais para o PIB do que os diamantes. Raramente ouvimos isto, mesmo das instituições oficiais.

Pois... e tem um potencial de valer ainda maior. Hoje o sector dos transportes, de acordo com os dados do INE, contribui para o PIB na ordem dos 3-4%. Em países que fizeram estas opções estratégicas - transportes, logística e facilitação - valem entre 15 e 20%. É muito significativo e, por isso, o potencial é muito grande.