



TAAG - LINHAS AÉREAS DE ANGOLA

Companhia de eleição alarga a frota e rotas

Pág. 12, 13 e 14

MINISTRO AUGUSTO TOMÁS

Os projectos estruturantes avançam mesmo em contenção

Pág. 16 e 17



Transportes

TERÇA-FEIRA

16 de Agosto de 2016

Edição Nº 1 • Ano 1

Coordenação Domingos dos Santos e Manuela Gomes

UNINDO OS ANGOLANOS E O MUNDO

Os motores que puxam por Angola



WALTER FERNANDES

Os transportes são o sector que mais crescimento registou em infra-estrutura reforçando a coesão nacional e a ligação ao mundo

INTEGRAÇÃO

Plataformas Logísticas para servir o progresso de África

Pág. 4 e 5

NOVO AEROPORTO

Uma porta segura para investidores e turistas

Pág. 10 e 11

LOBITO

O "pulmão" aumentou a capacidade de carga e descarga

Pág. 26 e 27

SECIL MARÍTIMA

Garantindo o fluxo de mercadorias com a China

Pág. 30

ENANA

Maior controlo e segurança do tráfego aéreo

A reformulação da ENANA que começou em 2010 já apresenta resultados. A nova dinâmica foi reforçada com a recente inauguração dos aeroportos do Luau, de Saurimo e da Catumbela.

Pág. 8 e 9

CAMINHOS-DE-FERRO

Transporte de passageiros está a crescer e o comboio já leva gás para o Leste

O número de passageiros e de mercadorias transportados pelo Caminho-de-Ferro de Benguela, desde a reabertura em 2012, tem vindo a aumentar. O aumento da procura dos transportes ferroviários deve-se, em grande medida, à subida do preço dos combustíveis que encareceram a tarifa nos transportes rodoviários.

Pág. 24



O baixo preço do transporte ferroviário é um atractivo para as populações

EDITORIAL

A importância dos transportes na diversificação da economia

O sector dos Transportes desempenha um papel fundamental no processo de diversificação económica actualmente em curso no País, podendo mesmo ser considerado o grande motor para manter em devido andamento os inúmeros projectos públicos e privados que já estão em curso.

Não foi, aliás, por um mero acaso que o Presidente da República elegeu o Ministério dos Transportes como entidade coordenadora dos projectos estruturantes que vão sustentar todo o esforço de diversificação da economia nacional para fazer frente à actual situação que o País atravessa e que resulta de uma conjuntura internacional adversa.

Neste caderno especial **TRANSPORTES**, o *Jornal de Angola* faz uma incursão sobre as principais peças que fazem mover o sector dos Transportes, chegando-se facilmente à conclusão de que está excelentemente estruturado e, por via disso, devidamente preparado para fazer face aos desafios que já enfrenta.

O redimensionamento das principais empresas públicas do sector e o dinamismo do empresariado privado, que se adapta de modo exemplar à actual situação real que o País atravessa, são a garantia da sua fiabilidade para projectar Angola como líder daquele que vem sendo apontado como um dos principais desafios do continente: a interligação regional por via dos transportes.

Os esforços que as empresas públicas de caminhos-de-ferro têm vindo a fazer para levar o comboio cada vez mais longe das grandes cidades é um trabalho que está a dar os seus frutos, apenas faltando que os países vizinhos cumpram o seu papel e consigam, também eles, levar as suas locomotivas às fronteiras com Angola de modo a que essa interligação possa ser uma feliz e efectiva realidade.

O processo de redimensionamento das rotas da companhia aérea de bandeira, a TAAG, está igualmente direccionado para o reforço das ligações entre Angola e as diferentes capitais africanas, o que pode transformar Luanda numa das principais placas giratórias do continente e um trampolim para conexões intercontinentais.

Deste modo ficará mais fácil e também menos onerosa a ligação entre as diferentes cidades do continente, acabando-se com o problema de, na maioria das vezes, para se viajar entre dois países se ter que fazer escala num outro continente.

A actual situação economicamente difícil que o País atravessa, obviamente, teria que se reflectir também no sector dos transportes, daí que alguns projectos que estavam inicialmente previstos estejam a ser construídos de modo mais demorado do que seria desejável.

Mas, independentemente disso, a verdade

é que os projectos que foram considerados fundamentais para o País estão totalmente garantidos e muitos deles totalmente concluídos.

Um desses projectos é a construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda, na região do Bom Jesus, cujas obras continuam imparáveis e com prazos a serem escrupulosamente mantidos.

Uma boa notícia para o País é a recuperação da companhia marítima Secil, a quem foi dada a exclusividade do transporte de mercadorias por mar entre Angola e a China, naquilo que é uma inegável mais-valia para aquela que já foi uma das principais empresas africanas. Uma mais-valia que se reflecte não só na arrecadação de recursos como também na manutenção e criação de postos de trabalho directos e indirectos.

A construção de Plataformas Logísticas, projecto bravamente abraçado pelo sector dos Transportes, constitui um pilar daquilo que vai ser a colocação de um ponto de ordem no comércio transfronteiriço que até agora era feito sem qualquer regulação, o que permitia uma total impunidade na fuga ao fisco por parte de muitas empresas exportadoras.

Também a nível dos principais portos, como se poderá ver neste Caderno especial, estão em curso projectos que visam a sua modernização, não só em termos de equipamentos como, fundamentalmente, no modo operativo do seu funcionamento, adaptando-os àquilo que são hoje as principais exigências para a carga e descarga de mercadorias.

Mas, tem sido no modo harmonioso como se têm relacionado as empresas públicas e as privadas que operam no sector dos Transportes, que tem residido grande parte dos avanços positivos que se têm vindo a registar.

Tal como acontece com as grandes orquestras, também para o sucesso dos Transportes tem sido fundamental o desempenho de quem, a diferentes níveis, tem a responsabilidade de o coordenar.

Trata-se de um trabalho de equipa, muitas das vezes feito de modo invisível, mas que tem sido preponderante para encontrar soluções onde muitos apenas encontram obstáculos.

Se esse trabalho de equipa já era importante quando não havia escassez de recursos, agora ele é ainda mais importante face aos difíceis desafios que o país enfrenta.

Costuma dizer que as situações de crise implicam a possibilidade de se aproveitarem novas oportunidades que dela resultam.

Esta teoria serve como uma luva para enquadrar muito do que vem sendo feito para a promoção e melhoramento dos Transportes em Angola.

NESTA EDIÇÃO

16 **MINISTRO DOS TRANSPORTES**
Obras estruturantes vão mesmo avançar

2 **PRESIDENTE DA REPÚBLICA**
Uma visão de futuro para o progresso de África

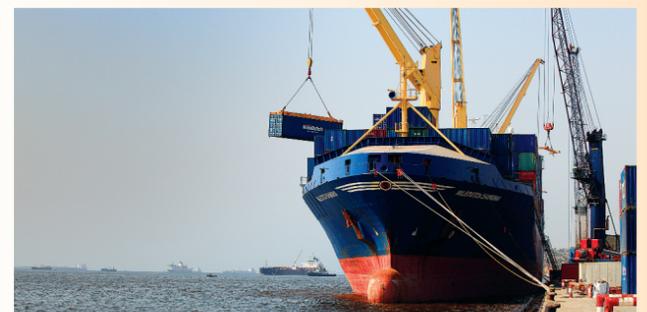


10 **NOVO AEROPORTO INTERNACIONAL DE LUANDA**
Uma porta segura para o desenvolvimento

4 **PLATAFORMAS LOGÍSTICAS**
Eficácia na actividade do mercado produtor e consumidor

20 **CAMINHOS-DE-FERRO**
Uma reabilitação histórica conseguida com grande sacrifício e sucesso

7 **PORTOS NACIONAIS**
Aumento da capacidade de carga e descarga



Coordenação: Domingos dos Santos e Manuela Gomes - Paginação: Valter Vunge, Adérito Manuel e Adilson Santos
Pré-impressão e Impressão: Edições Novembro-E.P, Projecto Gráfico: Albino Camana

Apoio:
Ministério dos Transportes

Propriedade

EDIÇÕES NOVEMBRO E.P.
JORNAL DE ANGOLA | JORNAL DOS DESPORTOS

Conselho de Administração
António José Ribeiro
(presidente)

Administradores Executivos
Victor Manuel Branco Silva Carvalho, Eduardo João Francisco Minvu, Mateus Francisco João dos Santos Júnior, Catarina Vieira Dias da Cunha, António Ferreira Gonçalves, Carlos Alberto da Costa Faro Molares D'Abril

Administradores Não Executivos
Olimpio de Sousa e Silva
Engrácia Manuela Francisco Bernardo



A opção certa na rota da sua carga.

The right option in the route of your cargo.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO
OPERADORA DE TERMINAIS
E TRANSITÁRIA
CENTROS LOGÍSTICOS

ROAD TRANSPORTATION
TERMINAL MANAGEMENT
FREIGHTFORWARDER
LOGISTICS CENTERS



WWW.UNICARGAS.CO.AO

REDE VAI LIGAR PORTOS MARÍTIMOS

Angola como plataforma de

A construção da rede tem todas as condições para se pode assu

YARA SIMÃO I

Angola vai contar nos próximos anos com 44 Plataformas Logísticas, cuja dependência orgânica está atribuída ao Conselho Nacional de Carregadores (CNC), uma obra que está a ser desenvolvida em várias províncias.

A prioridade foi dada à construção das plataformas do Lombe (Malanje), Luau (Moxico), Lubango (Huila) e Menongue (Cuando Cubango). A Rede Nacional de Plataformas Logísticas vai ligar aos portos marítimos já em funcionamento.

O Porto Seco do Soyo também está contemplado nesta primeira fase em que a Rede Nacional de Plataformas Logísticas já deu alguns passos, com a aquisição e reserva de espaços em várias províncias, com a elaboração dos respectivos estudos de arquitectura e engenharia, de viabilidade económica e de impacto ambiental.

O projecto é do Executivo angolano, sob a chancela do Ministério dos Transportes e coordenado pelo Conselho Nacional de Carregadores e pode vir a converter-se numa plataforma continental de logística, com grandes benefícios para os países encravados sem saída para o mar.

Em termos de concorrência, existem vantagens comparativas com outros países da sub-região austral e para os demais membros da SADC

Países como a Zâmbia e a República Democrática do Congo (RDC) vão beneficiar das redes ferroviárias e rodoviárias construídas em Angola para o escoamento dos seus produtos. O transporte rodoviário e o ferroviário jogam um papel fulcral para se construir a Rede Nacional de Plataformas Logísticas, que vai ligar aos portos marítimos já em funcionamento, a que se vão juntar depois os da Barra do Dande (Bengo), Porto Amboim (Cuanza Sul) e o de Cabinda.

A criação da RNPL tem como objectivo alcançar as zonas interiores pouco infra-estruturadas, para as quais devem ser levados

serviços e produtos, com vista a melhorar as condições de vida.

O Executivo empreende esforços para a construção desta infraestrutura e convida o sector privado a partir nela com iniciativas, investimento e actividade económica. Com isso, estaria a evitar-se o efeito natural de as populações do interior emigrarem para o litoral à procura de condições de vida melhor, não conseguindo muitas delas concretizar as suas aspirações de emprego e outros propósitos. A extensão integrada da rede de plataformas logísticas ao interior do país enquadra-se nessas políticas.

Os recursos que o Estado aplica na construção das plataformas de referência nacional são de investimento reprodutivo a curto, médio e longo prazo. O retorno virá sob a forma de mais actividade, mais emprego e melhor redistribuição do rendimento nacional, pois a finalidade é alcançar o maior número de empresas e uma parte significativa da população.

A construção da Rede Nacional de Plataformas Logísticas tem todas as condições para se poder assumir como um motor do crescimento económico no futuro e como factor de promoção da diversificação do tecido económico, em particular na vertente industrial, com efeito multiplicador em todos os sectores produtivos, porque todos eles, de uma maneira ou de outra, são simultaneamente dependentes e beneficiários das redes de logística e de transportes que lhe estão intimamente associadas.

A instalação desta infra-estrutura numa visão de planeamento regional vai levar a todo o interior do país uma esperança renovada de desenvolvimento e de progresso que tende a limitar as assimetrias regionais e a actuar como um elemento de eliminação dos factores de empobrecimento das populações periféricas e de combate à desertificação populacional.

Em termos de concorrência, existem vantagens comparativas com outros países da sub-região austral de África e para os outros membros da SADC com os quais Angola integra o espaço económico comum que pode proporcionar um efeito multiplicador nas trocas comerciais, tendo o país como entreposto privilegiado nas relações comerciais com os de outras regiões e continentes.

A Rede Nacional de Plataformas Logísticas tem iniciativas empresariais que vão reforçar o meio rural e evitar o abandono do interior, além de patrocinar um melhor aproveitamento dos recursos naturais endógenos. A RNPL vai brindar com soluções eficazes a fixação da população em regiões onde a oferta de emprego remunerado é escassa. É intenção da RNPL oferecer estímulos adi-



As redes logísticas vão dar maior solidez à actividade económica de grande importância

cionais às iniciativas privadas que marcam uma presença efectiva com projectos de investimento de valor acrescentado e com o desenvolvimento de novas indústrias e de outras actividades ligadas ao armazenamento, à concentração e distribuição de mercadorias, tanto nas plataformas logísticas, como em áreas adjacentes, contribuindo para a descentralização da actividade económica que se regista nas regiões litorais, particularmente em Luanda, devido à existência de uma maior acessibilidade e proximidade dos portos marítimos, por se concentrar o poder económico e o consumo ser mais elevado. Estas iniciativas privadas podem vir a ser beneficiadas, através de um processo discriminatório positivo, porque todas as empresas que se

instalarem nas plataformas logísticas ou que as utilizarem com carácter regular no âmbito do exercício da actividade, segundo um critério de base regional, podem assumir um sistema integrado de investimento, cobrindo adequadamente as componentes de carácter financeiro e fiscal.

As plataformas logísticas vão dar suporte a uma função económica de alta importância que não é substituível ou contornável, nem tem alternativa, num contexto de eficiência e competitividade de qualquer economia. Elas articulam entre si através das redes de transporte, particularmente a ferroviária que, por vocação, tem grandes massas a longa distância e na penetração aos portos gera a fluidez dos fluxos de tráfego e ofe-

rece a capacidade necessária para as mercadorias circularem sem restrições, livres de quaisquer congestionamentos em todo o espaço nacional.

Logística e transportes

A rede de logística ligada à de transportes vai potenciar a eficácia e a eficiência do mercado produtor e consumidor, permitindo a diversificação da produção e a criação de serviços complementares de valor acrescentado, reduzindo os custos associados ao ciclo da produção da cadeia de logística. As plataformas logísticas chamam para o território nacional, e em particular para o interior, mais actividades económicas e novas indústrias, algumas das

“ A Rede de Logística tem iniciativas empresariais que vão reforçar o meio rural e evitar o abandono do interior ”

A logística para África

sumir como motor de crescimento económico



DOMBELE BERNARDO

quais podem beneficiar de proximidade das fontes produtoras de matéria-prima, do acesso facilitado aos mercados da sub-região austral de África, bem como da ligação directa aos portos e principais aeroportos internacionais, que são plataformas de logística a serem viabilizadas pela integração do sistema de transportes, com realce para a componente ferroviária, actuando como um factor de estímulo para a internacionalização da economia nacional por via da competitividade.

Caminho para o sucesso

A construção de uma rede integrada de transporte e logística dada a localização geoestratégica do continente africano, que conta

com uma costa atlântica de mais de 1.600 quilómetros de extensão, torna-se numa porta de acesso para o relacionamento privilegiado com outras economias, o que pode representar para a sub-região austral e mesmo para África uma verdadeira plataforma continental de logística, como fenómeno que se cotará, seguramente, como mais uma alavanca para o progresso económico-social e para os povos com os quais mantém estreitos laços de cooperação, de integração e de amizade, sobretudo para os países que não possuem fronteiras marítimas.

Daqui para o futuro, o desenvolvimento assentará nos valores já criados e no progresso alcançado, mas a distribuição do sector da logística e dos transportes e a

integração entre ambos é determinante para apoiar e permitir desenvolver as áreas produtivas, designadamente, a indústria da mineração, a agricultura, a pecuária, a agro-indústria, as indústrias transformadoras e outros serviços para continuarem a crescer com o aumento sustentado do produto interno e do rendimento per capita.

Hoje em dia, qualquer mercado regional ou nacional, em toda a parte do mundo, ainda mais quando os fenómenos associados à globalização pressionam os governos e as empresas a adoptarem políticas voltadas para a qualidade, eficiência económica e a competitividade dos preços, não apostam na integração e complementaridade dos transportes e da lo-

gística, o que pode constituir um erro estratégico com consequências nefastas, irreversíveis a vários níveis.

Actualmente, o Ministério dos Transportes está também a trabalhar nos pontos prioritários do projecto e o destaque recai no estudo para a criação da Lei de Base do Sistema Logístico Nacional, a modelagem do sistema de governação das plataformas específico para cada uma das tipologias consagradas no estudo da rede nacional, o lançamento de iniciativas com os investidores e empresários nacionais e estrangeiros em diferentes portos do país, bem como a confirmação do programa de acções e do calendário previsto do estudo das plataformas logísticas.

A articulação temporal do programa com os planos de infra-estruturas de transporte, nomeadamente, a rede ferroviária nacional, a rede nacional de auto-estradas, a rede de cabotagem do Norte de Angola e a da Costa Atlântica são outros pontos em curso no Ministério dos Transportes.

Estruturação

A estrutura da Rede Nacional das Plataformas Logísticas é um processo destinado a planejar, implementar e controlar, de maneira eficiente e eficaz, o fluxo e o armazenamento de matéria-prima, produtos em via de fabrico e acabados, informações do ponto de origem ao de consumo, com o propósito de atender plenamente as necessidades do cliente.

A plataforma é a área delimitada dentro das quais distintos operadores desenvolvem actividades de transporte, logística e de distribuição das mercadorias em trânsito nacional ou internacional. Estas operações podem ser feitas por proprietários, inquilinos e utilizadores dos edifícios e instalações que se encontrem no interior da plataforma como armazéns, oficinas e edifícios administrativos de comércio, entre outros.

Numa plataforma logística, os serviços de apoio são referentes à restauração, preparação de veículos, contratação de carga, de comércio, administrativos e serviços aduaneiros, podendo-se ainda prestar apoio especializado no caso de tratamento prévio de mercadorias perigosas.

Os serviços de logística pressupõem as áreas em que são movimentadas as cargas.

Devido à qualidade destas, são definidos os espaços não especializados que acolhem as empresas transportadoras encarregadas da armazenagem, movimentação e distribuição de mercadorias. Estas podem incluir algumas actividades logísticas de valor acrescentado, mas com restrição no exercício de outras actividades

Importação de viaturas mantém níveis satisfatórios

Mais de duas mil viaturas foram importadas no primeiro trimestre de 2016 pelas várias concessionárias existentes no país, revela o boletim estatístico do Conselho Nacional de Carregadores (CNC) a que o Caderno TRANSPORTES teve acesso.

Na lista de veículos que entraram no país através dos principais portos, durante o primeiro trimestre de 2016, destaque para o Porto de Luanda que recebeu 2.016 unidades. Em segundo lugar surge o Porto do Lobito, com 25, e o Porto de Cabinda, com 13 unidades. No total, chegaram ao país 2.059 veículos, sendo 1.830 pelo modo convencional, 135 em contentores de 40 pés e 94 em contentores de 20 pés.

O grupo “Autostar” foi o que mais veículos importou durante o período, com 485 unidades, o equivalente a 23,56 por cento do total, seguido da “Cosal”, que importou 246 veículos (11,95 por cento) e a “Imporáfrica”, que obteve um registo de 160 unidades, equivalente a 7,77 por cento

2.016 unidades no primeiro trimestre no Porto de Luanda
25 unidades no Lobito
13 unidades em Cabinda

do total. Nos lugares imediatos aparecem a “Auto Zuid” e a “Toyota” de Angola. Do total de veículos que entrou em Angola no primeiro semestre 2016, uma cifra de 18,60 por cento foi importada dos Emirados Árabes Unidos, num total de 383 unidades. Da Itália chegaram 365 veículos (17,73 por cento). A Índia e a Coreia do Sul ocupam as posições imediatas, com o equivalente a 13,02 e 10,68 por cento. Nas dez primeiras posições estão ainda a China (7,67 por cento), a Turquia (5,47 por cento), Portugal (3,84 por cento), Tailândia (3,69 por cento), África do Sul (3,64 por cento) e Estados Unidos (3,30 por cento). Na lista, destaque para a ascensão do fornecimento de viaturas ao país de mercados como a Índia e a Coreia do Sul.

publicidade



PORTO DO NAMIBE,
INOVAR
PARA MELHOR
SERVIR!



ENANA
A PORTA DE ENTRADA
PARA O DESENVOLVIMENTO
SUSTENTAVÉL

EMPRESA NACIONAL DE EXPLORAÇÃO DE AEROPORTOS E NAVEGAÇÃO AÉREA, E.P.

AGIMOS COM BASE NUMA GESTÃO EFICIENTE DAS INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS DA NOSSA RESPONSABILIDADE, LIGANDO ANGOLA AO MUNDO E CONTRIBUINDO PARA O CRESCIMENTO ECONÓMICO, SOCIAL E CULTURAL.

PORTO DO NAMIBE

Uma força impulsionadora da economia no Sul do País

Japão financia construção de terminal de contentores frigoríficos



FRANCISCO BERNARDO

O Porto do Namibe arrecada por quase um milhão de dólares

RODRIGUES CAMBALA |

O Porto do Namibe começa em Abril do próximo ano a segunda fase das obras de modernização e reabilitação de 240 metros de cais e 16 mil metros quadrados de parque de armazenamento de contentores.

Com um financiamento do Governo do Japão, no valor de 20 milhões de dólares, as obras têm duração prevista de 18 meses e incluem a construção de um terminal para contentores frigoríficos.

A primeira fase da reabilitação e modernização do porto, que terminou em 2010, foi também financiada pelo Governo nipónico, na ordem dos 21 milhões de dólares. Essa fase consubstanciou-se no melhoramento de alguns parques de armazenamento de mercadoria, reconstrução de 240 metros de cais, sistemas de iluminação e abastecimento de água para os navios e aquisição de equipamentos incorporados no processo produtivo.

O presidente do Conselho de Administração do Porto do Namibe, Joaquim Neto, diz que, após a conclusão da primeira fase, o Executivo observou a necessidade de se desenhar uma segunda etapa de reabilitação e modernização das infra-estruturas.

Desde a sua construção em 1958, o Porto do Namibe ainda não registou qualquer alteração na estrutura inicial. Hoje a população cresceu e o desenvolvimento sócio-económico da província é outro. O porto foi dimensionado para 450 mil toneladas por ano, mas no período entre 2011 e finais de 2013 chegou a movimen-

tar cerca de 1,3 milhões toneladas por ano. Actualmente, atracam cerca de cinco navios por mês, número muito aquém dos 17 navios que eram registados há três anos, antes do abrandamento da economia. O porto tem movimentado desde 2014 um total de 400 mil toneladas por ano.

Com as movimentações reduzidas, o Porto do Namibe arrecada, nesta altura, quase um milhão de dólares por mês. Joaquim Neto refere que a crise é transitória e “temos de saber viver e conviver com ela, pois não há males que perdurem para toda a vida. Hoje estamos num período menos bom. Estamos precisamente com uma redução na ordem de 75 por cento em termos de movimentação de carga”, explica o gestor.

O Porto do Namibe tem 540 metros de área operacional e, por se considerar de pouca dimensão, o terminal recebe apenas dois navios em simultâneo. Por esta razão, Joaquim Neto considera que o Porto do Namibe tem apenas um terminal, ao contrário do Porto de Luanda e do Lobito, que têm mais pontos de atracação.

Estratégias

Em 2010, o Porto do Namibe elaborou um plano estratégico de desenvolvimento, com aplicação prevista até 2017. Em 2014, a Administração do Porto introduziu igualmente um novo modelo de gestão.

De 2010 para 2014 foram criados alguns projectos de melhoria das operações portuárias, que tiveram como base geral as relações entre Angola e o Japão. Joaquim Neto sublinhou que o siste-

“Com a criação da actividade logística no leste de Angola, o Porto vai apoiar os países vizinhos com a importação e exportação de mercadorias”

ma de gestão deixou de ser o de “porto ferramenteiro” e passou para o “porto senhorio”. O sistema de gestão de porto senhorio é um modelo em que as operações portuárias são passadas a outra empresa. Neste momento, as operações do Porto do Namibe estão adjudicadas a outra empresa. “A administração portuária começou a exercer a sua função de autoridade portuária”, disse o PCA.

Neste âmbito, a administração do Porto do Namibe estabeleceu novos critérios de gestão e fez uma alteração da estrutura orgânica, criando modelos de procedimento no quadro da gestão da empresa portuária.

Modernização

O Porto do Namibe possui apenas 870 metros de cais, 450 metros de profundidade e 180 metros para atendimento de navios de cabotagem. O PCA do Porto do Namibe considera ter a unida-

Terminal Mineiro

Além do Terminal Comercial, o Porto do Namibe tem um Terminal Mineiro. O Terminal Comercial foi construído em 1958, com o objectivo de apoiar o Terminal Mineiro, inaugurado dois anos depois.

Joaquim Neto afirmou que o Porto do Namibe é a mola impulsionadora da economia na região Sul. “Foi até à altura da exportação de minério, um grande impulsionador do desenvolvimento do Namibe e da região sul, uma vez que as minas se encontravam localizadas na Cassinga”.

Joaquim Neto sublinha que existem projectos para a reabilitação do Terminal Mineiro e do sector siderúrgico de Cassinga. “Estamos a aguardar que os novos ventos surjam para a reabilitação do terminal e, consequentemente, o relançamento do sector mineiro na região sul”.

Ao referir que o Terminal Comercial necessita de ampliação, o PCA do Porto do Namibe assegura que o porto e os caminhos de ferro fazem parte do corredor do Namibe. “Por esta via, são de extrema importância no quadro dos programas de desenvolvimento da região da SADC”.

O porto atende as provinciais da Huíla, Cuando Cubango e Cunene. Com a criação da actividade logística no Leste do país, o porto pode apoiar os países encravados

naquela zona no que toca à importação e exportação de mercadorias.

No entender de Joaquim Neto, os portos nacionais têm potencialidades para competir com o da Namíbia, ao qual a Zâmbia e Botswana recorrem para a importação e exportação das mercadorias. Um estudo deve ser feito no Porto do Namibe para a construção de um terminal de águas profundas que possibilite navios de grande dimensão atracar. “Conseguimos, através da Embaixada namibiana, levar empresários daquele país a visitarem o Porto do Namibe, porque tencionam explorar granitos no norte da Namíbia e exportá-los através do Porto do Namibe”, disse Joaquim Neto.



PERFIL

Nome: Joaquim Miguel Domingos Neto
Idade: 58 anos
 Natural de Luanda
Estado civil: Casado
Filhos: Seis
Formação: formado em instalações energéticas na Academia Naval de Cuba

de portuária pouca dimensão e, no quadro da modernização e das mudanças tecnológicas, está a ser elaborado um projecto para a ampliação do cais.

“A ampliação do cais tem uma vertente nova e de aprofundamento”, salienta o PCA, para de seguida referir que, com base no novo estudo, prevê-se ter 240 metros de espaço de atracação.

Leilão de produtos

Em Julho, o Porto do Namibe leiloou materiais de construção civil, geradores, bens alimentares

e sementes. Joaquim Neto lembrou que as sementes foram destruídas porque estavam deterioradas devido ao tempo excessivo que permaneceram no contentor.

“A Lei determina que os contentores não podem permanecer por longos períodos de tempo. Sempre procurámos dar algum tempo para os importadores retirarem a sua mercadoria de dentro do recinto portuário. As mercadorias que ultrapassam os 30 dias estão sujeitas a leilão, mas damos mais algum tempo e, às vezes, mais de 100 dias”, explica o PCA do Porto do Namibe.

ENANA E A GESTÃO DOS AEROPORTOS NACIONAIS

Aposta na construção de inf

Terminais da Catumbela e do Luau construídos de raíz já e

JOÃO PEDRO I

A reformulação da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA), que administra infra-estruturas aeroportuárias, começou em 2010 e já tem resultados positivos. A nova dinâmica foi reforçada pela recente inauguração dos aeroportos do Luau, na província do Moxico, e de Saurimo e Catumbela, no Leste de Angola.

A reformulação lançada visa separar a gestão aeroportuária da navegação, mantendo estas áreas sobre o mesmo tecto como empresas adstritas à ENANA. Estas actividades não têm autonomia financeira e operacional, mas quando houver a divisão das áreas vai existir uma separação, embora outras actividades estejam congregadas na ENANA. A medida, como diz o presidente do Conselho de Administração da ENANA, Manuel de Ceita, tem como objectivo responder às orientações da ICAO, instituição que rege a aviação civil internacional.

“

Não temos problemas de indemnizações por desaparecimento ou sabotagem de carga, pois melhorámos os métodos de controlo

”

O desenvolvimento do transporte aéreo em Angola é um eixo fundamental para o desenvolvimento económico e social do país. Este desenvolvimento tem sido fortemente beneficiado pela evolução das infra-estruturas aeroportuárias e de navegação aérea. Na nova dinâmica da ENANA uma das apostas está na eficácia das políticas de financiamento e gestão. Em termos de tráfego aeroportuário existe um grande trabalho a ser feito, em colaboração com os governos provinciais.

Todas as empresas que gerem aeroportos são obrigadas a seguir o padrão da tecnologia aeronáutica e no mundo globalizado é necessário actualizar os conhecimentos dos controladores de voo.

O Centro de Aeronáutica de Instrumentação da ENANA, equipado com um novo simulador de voo, está a formar controladores

No mundo globalizado é necessário actualizar os conhecimentos dos controladores de voos



de voo para os novos desafios. Em 2015, mais de 1.063 trabalhadores foram formados em diversos ramos operacionais.

“Desta forma, estamos a dar segurança aos nossos clientes para que fiquem satisfeitos com o trabalho desenvolvido pela nossa equipa de funcionários, capazes de fazerem um trabalho bem feito a nível internacional”, garante o presidente do Conselho de Admi-

nistração da ENANA. Além das aulas teóricas e práticas, os controladores recebem formação em Inglês, a língua oficial da aviação.

Os serviços que a ENANA presta aos seus clientes são variados, entre o arrendamento de espaços ou terrenos para negócios não aeronáuticos e a gestão dos aeroportos. A empresa também gere o parque de aviões, serviços de armazenagem de carga e manuten-

ção equipamentos, acolhimento dos passageiros e recepção e despacho de bagagem. Outra vertente do negócio, inclui restaurantes, lojas e aluguer de espaços, como o terminal de carga e o parque de estacionamento.

Novas infra-estruturas

Os terminais da Catumbela, Luau e do Dundo construídos de

raízes, já estão operacionais. O Aeroporto do Luau é a mais nova estrutura da região Leste, inaugurada pelo Presidente da República, José Eduardo dos Santos. O empreendimento tem uma zona administrativa, restaurantes, bares e outros serviços, numa área de 1.030 metros quadrados.

O desenvolvimento de um país passa pela modernização das suas infra-estruturas, sublinha Manuel



A segurança do espaço aéreo é gerida pelos 120 controladores da ENANA



Infra-estruturas

estão operacionais



VIGAS DA PURIFICAÇÃO

Ceita, sublinhando que a par da circulação rodoviária, o desenvolvimento aeroportuário trás a possibilidade de maior ligação entre os aeroportos nacionais e facilita a ligação entre a população, fomentando negócios e o turismo.

Em 2015, o Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro, em Luanda, registou 116.734 movimentos de aeronaves, o que representou um acréscimo de nove por cento em

comparação com o período homólogo de 2014.

Segurança aérea

A segurança do espaço aéreo é gerida pelos 120 controladores da ENANA espalhados por todo o país, dos quais 97 estão em operação. Com a construção do novo aeroporto de Luanda, são necessários mais 70 controladores aé-

reos. O Aeroporto 4 de Fevereiro tem 53 controladores de tráfego aéreo. A província de Cabinda dispõe de sete e Catumbela e Lubango têm cinco.

No âmbito do processo de modernização de meios, foi instalado o Centro de Controlo Regional (CCR), dotado do sistema de vigilância ADS-C/CPDLC, que permite a troca de mensagens entre piloto e controlador de tráfego aéreo.

Confiança na carga

O movimento de carga aérea é feito agora com maior segurança e mobilidade. As máquinas recentemente adquiridas garantem um melhor trabalho por parte dos técnicos da área, como assegura Manuel Rosalino, director do Terminal de Carga. “Não temos tido muitos problemas de indemnizações por desaparecimento ou sabotagem de volumes de carga, pois melhorámos os métodos de controlo. Tivemos um assalto recentemente, movido por um indivíduo que entrou pelo terminal adjacente, mas tomámos conta da situação”, disse.

Em relação às medidas que estão a ser tomadas para evitar desvios de carga, Manuel Rosalino destacou a interdição de entrada nos armazéns imposta aos despachantes.

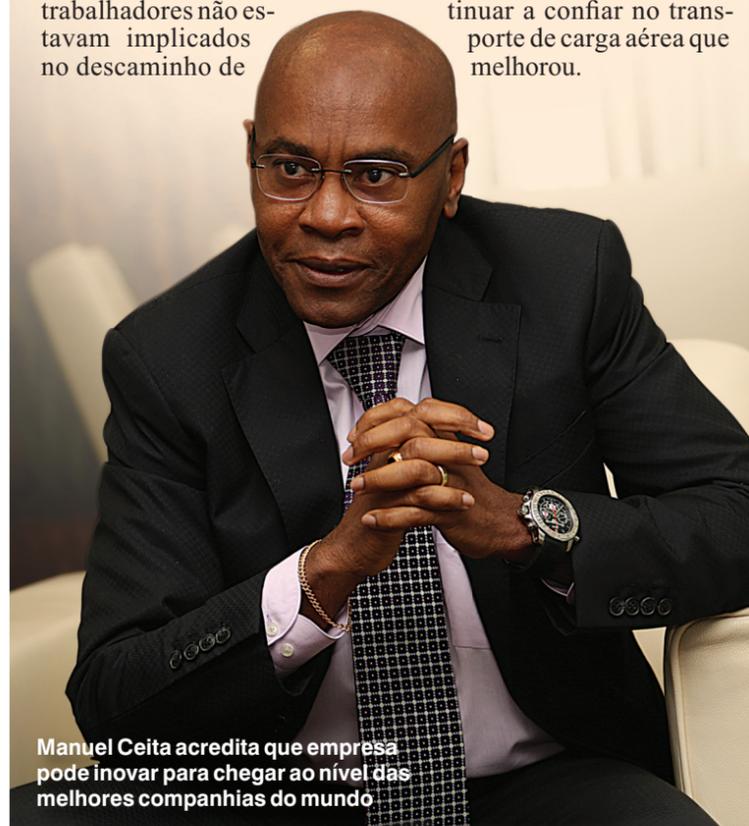
“Muitos despachantes que entravam nos armazéns retiravam os ‘tickets’ (talões de carga) e colocavam outros que lhes possibilitavam levantar a mercadoria como se fossem deles. Por essa razão, a ENANA pagou muitas indemnizações, mesmo quando os seus trabalhadores não estavam implicados no descaminho de

bagagem”, referiu. Outro meio que garante a segurança da carga é o novo “software” instalado no Terminal de Carga, que permite conhecer o volume e o conteúdo da carga, bem como o movimento diário sem verificação física. “Estamos a inovar para ver se chegamos ao nível das companhias melhor posicionadas no Mundo. É neste sentido que o Conselho de Administração tem feito investimentos no terminal que nós achamos pertinentes”, disse.

Os investimentos, de acordo com Manuel Rosalino, são visíveis na construção de dois novos armazéns no Rocha Pinto, inaugurados pelo Ministro dos Transportes, Augusto Tomás. Este empreendimento, vai ter nos próximos tempos um edifício administrativo da ENANA, salas para as empresas operadoras, despachantes, bancos e outros serviços que operam na cadeia de transportes de carga aérea.

O processo de pagamento e recepção de bagagens também está simplificado.

Os despachantes podem continuar a confiar no transporte de carga aérea que melhorou.



Manuel Ceita acredita que empresa pode inovar para chegar ao nível das melhores companhias do mundo

Este equipamento tem uma abrangência oceânica e permite ao controlador aperfeiçoar a gestão e coordenação do tráfego aéreo.

Redução de importações

O terminal de carga de Luanda regista desde o princípio do ano uma quebra no volume de carga aérea, facto atribuído à redução do preço do petróleo no mercado internacional que afectou outros sectores da vida económica.

No primeiro trimestre de 2014 foram transportadas mais de oito milhões de toneladas de produtos diversos, ao passo que no período homólogo deste ano foram transportadas apenas seis, registando-se uma redução de dois milhões

de toneladas. A redução do volume de importações originou igualmente uma redução de receitas. Por isso, a solução imediata para a ENANA passa pela actualização das tarifas. O actual regulamento está desactualizado, sendo da década de 90 do século XX.

Quanto à tipologia das cargas que têm sido movimentadas, Manuel Rosalino refere que elas estão mais ligadas à indústria petrolífera, acrescentando que o maior importador é o Estado. “Houve um tempo em que havia muitas obras, entre 2010 e 2013. A carga estava ligada à construção civil. Desde que houve uma redução de importação por parte do Estado, o petróleo está no topo”, frisa o director do Terminal de Carga.

ESTRUTURA MODERNA NA ZONA DE BOM JESUS

Imponente Aeroporto Internacional de Luanda

Porta segura do desenvolvimento sustentável de um país em paz

CRISTINA DASILVA |

O novo Aeroporto Internacional de Luanda é sem dúvida uma porta de desenvolvimento e demonstra a nova fase e realidade que Angola vive em tempo de paz. São cerca de 75 quilómetros de área que cobrem o imponente aeronáutico, com capacidade máxima para processamento de 15 milhões de passageiros por ano e vai permitir a aterragem do Airbus A380.

O antigo espaço coberto de tubérculos de mandioca e manga dão lugar a uma estrutura moderna na zona de Bom Jesus, município de Icolo e Bengo, em Luanda. A infra-estrutura emblemática e inovadora vai ser equipada com as mais recentes tecnologias e equipamentos aeronáuticos, espelhando o protagonismo e o desenvolvimento do país no plano internacional.

A construção do novo Aeroporto Internacional de Luanda vem na sequência do Despacho Presidencial nº 46/14 de 2 de Maio.

Desde o início das obras em 2007, o Presidente da República, José Eduardo dos Santos, visitou a obra emblemática em três ocasiões, onde, na companhia do Vice-Presidente, Manuel Vicente, e de outros membros do Executivo, recebeu explicações detalhadas sobre o andamento da construção.

Na ocasião, o ministro dos Transportes, Augusto Tomás, garantiu que as obras obedecem ao cronograma disposto no contrato de empreitada, cuja conclusão está prevista para finais de 2017.

A sua projecção veio a calhar e numa altura em que as operações no Aeroporto 4 de Fevereiro evoluíam num ritmo importante.

Vista paisagística

À entrada do aeroporto, uma zona paisagística repleta de várias espécies de plantas. Ainda ao longe, é possível notar o edifício de 24 andares que vai monitorar o tráfego aéreo naquela zona. Conhecido como torre de controlo, é o espaço aéreo onde o controlador

de tráfego emite instruções e informações que ajudam os pilotos a guiarem-se no espaço aéreo.

Neste momento, para esta importante infra-estrutura, faltam apenas os equipamentos que, segundo informações recolhidas no local, já foram ensaiados em fábrica, esperando-se a montagem e os respectivos ensaios localmente.

Está também concluída a estrutura moderna do terminal principal de passageiros. Ali, foram também montadas 31 mangas que vão permitir o embarque e o desembarque de passageiros de voos nacionais e internacionais.

O terminal foi construído numa área de 181.500 metros quadrados, com um comprimento de 315 metros e largura de 75. Após a construção deste terminal, uma equipa especializada cuida agora da decoração e do revestimento.



Este estabelecimento será fundamental para o desenvolvimento do sector aéreo angolano



O terminal possui ainda dois níveis principais: o primeiro andar, para as chegadas, e o segundo, para as partidas. Há ainda uma área que vai funcionar para a circulação dos passageiros à chegada e em trânsito, bem como para a inspecção das bagagens de porão.

Um das áreas, senão mesmo a mais importante do novo Aeroporto Internacional de Luanda, são as pistas. Foram construídas duas pistas, a Norte e a Sul, tendo sido utilizado o betão betumino-

so, uma mistura utilizada na execução de pavimentos. Os trabalhos fundamentais estão concluídos, faltando apenas a última camada do pavimento e a instalação de lâmpadas.

Denominadas áreas de movimento, as duas pistas paralelas a Norte possuem 3.800 metros de comprimento e vão albergar aeronaves até ao código 4E, com dois conectores verticais da via de circulação, três vias de saída rápidas e apoios duplos à navegação ILS (instrumento de auxílio à navegação para aterragem). Já a pista Sul possui 4.000 metros de comprimento para aeronaves até ao código F, com quatro conectores verticais da via de circulação, duas vias de saída rápida e apoios duplos à navegação ILS.

O terminal VIP, por exemplo, encontra-se numa área particular e terá capacidade para 27 aeronaves executivas.

O de fluxo de carga, para transporte de mercadorias, com uma área subterrânea de 110 metros de largura e de altura, está também em curso e construído com betão armado. Nesta zona, a previsão de conclusão das obras aponta para o segundo semestre de 2016 (finais de Dezembro).

O terminal de carga tem capacidade para o processamento de 50 mil toneladas ano e inclui instalações para mercadorias perigosas, capela e câmaras frigoríficas.

No local, está a ser construído um hotel com capacidade para 522 quartos, restaurantes, salas de conferências, piscinas e ginásio.

Técnicos ligados aos organismos do Estado da comissão multisectorial acompanham as obras que têm 2017 como previsão de conclusão.

O projecto também inclui a construção de uma ligação ferroviária e acessos rodoviários.

Plataforma de colecta

A construção do novo aeroporto internacional surge num contexto estratégico em que se afirma a vocação de Luanda para se transformar em plataforma aérea internacional de recolha, distri-





JOAO GOMES

buição e escala de tráfego de passageiros e de carga.

A administradora para a área de infra-estruturas da ENANA disse que Luanda tem uma localização geográfica a nível regional e mundial privilegiada.

“É estratégia do Estado aproveitar o posicionamento de Luanda como um ‘hub’ (porta) de referência no transporte aéreo na África Austral. Este estabelecimento será fundamental para o desenvolvimento do sector aéreo angolano e vai permitir tornar a capital no ponto fulcral das ligações para África e o resto do mundo”, disse Engrácia Parede, acrescentando que o novo Aeroporto Internacional de Luanda vai também relançar o sector da indústria, da agricultura, da pecuária, das pescas e outros serviços, permitindo deste modo a diversificação da economia nacional.

“Para além da imagem e mobilidade da cidade capital, o novo aeroporto irá atrair investimento estrangeiro, criar fomento do turismo e o desenvolvimento do país”, afirmou a administradora.

O novo aeroporto vai ter capacidade para 15 milhões de passageiros por ano, sendo que 10 milhões internacionais, numa média de 3.288 pessoas em hora de pico, e cinco milhões domésticos.

Engrácia Parede, arquitecta de profissão, explicou que o novo Aeroporto Internacional de Luanda vai comportar um terminal (lado terra), área de movimento (lado ar) e áreas auxiliares.

Placa de estacionamento

A placa principal de estacionamento do novo aeroporto, além de comportar as mangas para 31 aeronaves, conta também com uma placa remota para 20 aeronaves, placa de carga para cinco e placa VIP para 27 de classe B, bem como uma placa de apoio aos hangares de manutenção para duas aeronaves.

Nas áreas auxiliares de apoio directo à operação do aeroporto, encontram-se a torre de controlo, o edifício de comunicações e controlo (ATC e ITC), estações de radar de controlo de tráfego aéreo e meteorológico, centro de combate a incêndios e emergências, edifícios de “catering” e “handling” e a área de abastecimento de combustível.

Engrácia Parede disse que as áreas de vocação administrativa e comercial comportam o hotel, com capacidade para 522 quartos, edifícios da administração aeroportuária e da companhia de transportes terrestres, uma base da companhia aérea de bandeira, um edifício para as companhias aéreas, inspecção e segurança das instalações.

“Destacam-se ainda dois hangares de manutenção, estação de refrigeração, central eléctrica, parques de estacionamento para 1.600 viaturas, centro de tratamento de resíduos sólidos, estação de tratamento de água e água residuais”, indicou a administradora da Empresa Nacional de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA)

Crescimento

A construção do novo Aeroporto Internacional de Luanda está a dar uma nova dinâmica à zona de Bom Jesus. Grandes e pequenos empreendimentos, como bancos, supermercados e lojas, bem como projectos habitacionais em formato de condomínios fechados, vão surgindo nos arredores da zona.

Encontrámos Carlos Ferreira e Lúcio Patrício a um quilómetro da entrada da imponente obra aeronáutica. Os jovens empreendedores estão a fazer estudos de viabilidade para a montagem de um negócio. Foram unânimes em afirmar que o aeroporto vai trazer economia para a localidade e progresso. “É preciso aproveitar as oportunidades. A construção deste aeroporto é uma grande oportunidade, para quem não sabe. É só ver onde investir”, explicou o jovem Ferreira, para quem

qualquer negócio na zona do perímetro do aeroporto é potencialmente lucrativo.

Zélia Paim abriu também um pequeno restaurante no Km 36. A empreendedora emprega três funcionários e já pensa em ampliar o negócio com uma outra filial, a poucos metros da entrada do aeroporto. “Somos capazes de fazer muita coisa. Não vamos só esperar que façam por nós. É preciso também, enquanto jovens, sermos criativos”, disse a empresária.

Numa das visitas de constatação ao novo aeroporto internacional do Chefe do Estado, José Eduardo dos Santos, o administrador de Icolo e Bengo, Adriano de Carvalho, considerou o empreendimento como sendo uma fonte de esperança para novos empregos e uma porta segura para o desenvolvimento sustentável da região.

Postos de trabalho

A construção do novo aeroporto envolveu mais de duas mil pessoas, sendo que, destas, 1.500 estão directamente ligadas à construção do imponente nacional. Algumas mulheres fazem parte desta grande força, que dia após dia vai tornando o pequeno projecto do papel em realidade.

Célia Alexandre e Tânia Cafica são o grande exemplo de emancipação. Ambas são arquitectas de formação e quadros da Empresa Nacional de Exploração de Aeroportos e Navegação Aérea (ENANA).

Os anos de casa, contabilizados em oito de Célia Alexandre, fizeram com que renascesse um novo desafio para a jovem profissional. Os aeroportos do Lubango e do Huambo, a construção do edifício de radar do aeroporto do Luau, no Móxico, bem como o edifício de controlo regional de Luanda são algumas das obras por ela acompanhadas. “Faltava este. E está a ser uma experiência única, pela grande envergadura que representa tanto para o país de forma económica como também de relações, uma vez que fará ligações a nível da região africana”, contou Célia Alexandre.

Mãe de duas meninas, diz-se realizada com a tarefa que ocupa e que está a cumprir com a sua parte no que se relaciona à recons-

trução do país. O tempo e os anos de trabalho são para ela determinantes para os próximos desafios. Tânia Cafica é ainda um “embrião” nas lides aeronáuticas. Acompanhar os projectos do novo aeroporto é um desafio que assume com responsabilidade. “Acho ser uma oportunidade única para mim, uma vez que este é dos grandes investimentos do Executivo no sector aeronáutico”, disse sorridente.

No Gabinete de Apoio Técnico de Infra-estrutura do Novo Aeroporto Internacional de Luanda (NAIL), Tânia Cafica e outros técnicos têm como missão adequar os projectos à realidade, dada a experiência de outros aeroportos.

Ainda na obra encontrámos Fixe Muleno, Caetano Rodrigues e Alberto Tcossanga. Estes fazem parte dos 1.500 angolanos que põem a “massa” na infra-estrutura do novo aeroporto. Alberto é o responsável de 300 homens. Disse que a liderança passa por compreender os colegas e motivá-los a cumprirem com o contrato estabelecido. “Esta obra é do nosso país. Se nós os técnicos não assumirmos com responsabilidade as nossas tarefas, estaremos a atirar contra nós mesmos”, disse acrescentando que todos estão motivados para ver o aeroporto a funcionar.

Realojamento

O realojamento da população que vive no perímetro do novo aeroporto foi salvaguardado. Engrácia Parede não avançou o número de famílias envolvidas, mas disse que os proprietários das lavras estão a ser ressarcidos.

“A Administração de Icolo e Bengo atribuiu ao empreiteiro da obra, a China Internacional Found (CIF), um terreno na loca-

lidade de Calumbunze, onde, até ao momento, foram construídas 93 casas para atender às populações que se encontram nas áreas críticas da construção do novo aeroporto”, disse a administradora, acrescentando que na localidade de Canquengue, ainda no mesmo município, estão a ser efectuados trabalhos que vão permitir a construção de mais 207 casas sociais, sendo as demais objecto de discussão.

À entrada do aeroporto ha uma zona paisagística repleta de várias espécies de plantas

LINHAS AÉREAS DE ANGOLA

A companhia de eleição dos

A TAAG transporta todos os dias para o interior e exterior do país m

MANUELA GOMES |

A TAAG – Linhas Aéreas de Angola apresenta-se hoje como uma companhia líder na modernização do transporte aéreo e serviços associados em Angola, através de uma operação fiável e financeiramente sustentável que promove a imagem de Angola no mundo. Foi fundada em 1975, com o início das negociações com a Transportadora Aérea de Portugal (TAP) para a participação da TAAG como companhia aérea de bandeira nos voos Luanda/Lisboa.

Com uma média de transdois milhões de passageiros por ano, a companhia tem como uma das suas principais premissas integrar Angola interna e externamente, com segurança, rapidez e eficiência, pautando a sua actividade pela permanente preocupação com a qualidade e constante aprimoramento do pessoal, o que justifica a preferência de milhares de passageiros habituais.

Nos 365 dias do ano, a rotina desta que é a companhia de eleição dos angolanos transporta passageiros que andam pelo mundo por várias razões. As rotas com destino a Portugal, à China e ao Brasil (São Paulo) são actualmente as que mais passageiros recebem transportados pela TAAG, entre angolanos e de outras nacionalidades. No interior do país, as rotas que vão para Cabinda e Lubango são as que as aeronaves da companhia mais trafegam.

A TAAG, além do seu serviço maior, que é o transporte de passageiros em vários pontos de Angola e do mundo, também opera com os serviços de transporte de correios e de cargas.

Em entrevista exclusiva ao Caderno **TRANSPORTES**, o presidente do Conselho de Administração (PCA) da TAAG, Peter Hill, explicou que actualmente, face à situação económica da empresa, diminuiu a quantidade de transporte de passageiros.

Peter Hill referiu que a TAAG é uma empresa que nunca teve grandes lucros, mas este facto acentuou-se com a desaceleração económica do País. “A TAAG conta com a prestação de serviços e parcerias de algumas empresas estrangeiras, de ‘catering’ e outros. Logo, as contas devem ser pagas em dólares. Sem divisas, ficamos um pouco de mãos atadas para podermos responder, de forma atempada, a alguns trabalhos ligados à empresa”, diz Peter Hill.

Mas as parcerias com as empresas fornecedoras de serviços mantêm-se, “porque, felizmente, são



A companhia de Bandeira Nacional demonstra capacidade de inovação nos seus mais de 75 anos de existência

“**As rotas com destino a Portugal, China e ao Brasil são actualmente as que mais recebem passageiros transportados pela TAAG**”

parceiros que, de algum modo, entendem a nossa situação. Temos o nosso dinheiro, o kwanza, mas passar esta moeda para o dólar ou para outra moeda estrangeira é que está difícil, devido à falta de divisas no mercado financeiro angolano”. Peter Hill destaca que a situação na TAAG “não é tão inquietante” e, “felizmente, ainda é possível efectuar alguns pagamentos” que ajudam a suportar os serviços da TAAG.

Com mais de 75 anos de existência, a TAAG é uma compa-

nhia que demonstra, assim, capacidade de inovação e que contribui para a economia do País de várias maneiras, em primeiro lugar “por ser uma das únicas linhas áreas em Angola que sempre voou e ser também uma maneira de comunicação entre Angola e o Mundo”.

A TAAG mantém as ligações aéreas para dentro do País. Para Peter Hill, o mau estado de algumas vias que ligam as províncias, reduzindo a sua utilização para as grandes viagens por via terrestre, transforma a TAAG “numa via que muitas pessoas usam para poderem entrar e sair das 18 províncias angolanas, sem terem que passar por situações complicadas”.

Parceria com a Emirates

A desaceleração económica do país levou a que o número de passageiros da TAAG registasse um decréscimo. A falta de divisas obrigou a TAAG a elevar os preços e outros serviços. Com isso, muitas pessoas deixaram de viajar com a mesma frequência, o que afectou a “saúde” financeira da companhia.

Até ao ano de 2015, mais de mil pessoas solicitaram os serviços da TAAG para se deslocarem para o interior e exterior de Angola. “Este ano, provavelmente, a quan-

tidade de passageiros será menor”, diz o PCA da companhia, sem deixar de sublinhar que a TAAG sempre foi uma companhia que nunca fez muito dinheiro e que o objectivo agora é esperar pela baixa dos custos de produção da empresa, que vão desde o petróleo aos seus derivados. “Tencionamos fazer isso nos próximos cinco anos”, afirma o principal “manager” da TAAG.

Em Setembro de 2014 a TAAFG assinou um acordo de cinco anos com o Grupo Emirates para a cooperação operacional, comercial e o estabelecimento de uma parceria estratégica entre a transportadora angolana e a dos Emiratos. O acordo prevê duas fases, a primeira, a curto prazo, consagrada à cooperação operacional e comercial entre a TAAG e a Emirates, e a segunda, ao estabelecimento de uma parceria estratégica entre as duas companhias.

Relativamente à primeira fase, a TAAG e a Emirates identificaram quatro áreas nas quais podem incrementar a sua cooperação, designadamente, a formação, o serviço de passageiros, os serviços de carga e o programa de Passageiro Frequente.

A parceria com a Emirates insere-se na visão estratégica que o Ministério dos Transportes defi-

niu, em 2008, para a TAAG, com o propósito de a posicionar como a companhia líder da modernização do transporte aéreo e serviços associados em Angola, através de uma operação fiável e financeiramente sustentável que promova a imagem de Angola no Mundo.

Nesse mesmo ano, a companhia iniciou um ambicioso programa de refundação, que resultou numa significativa melhoria do desempenho operacional, comercial e organizacional da empresa e permitiu a solução dos problemas mais prementes e a opção pelas oportunidades mais imediatas.

De acordo com Peter Hill, para além da recente parceria feita com a Emirates, a TAAG assinou várias outras mudanças, como a reserva de grandes valores monetários e conseguiu ter uma melhor perspectiva de trabalho entre os trabalhadores.

“Acreditamos que, até agora, este seja um dos maiores dos ganhos da TAAG, mas temos também outros objectivos. Até Setembro, podemos ter as nossas aeronaves a voar para vários outros destinos, partindo de Luanda como ponto de ligação e com voos directos fora dos habituais. Isto vai também ajudar a trazer mais e maior economia para TAAG”, salienta Peter Hill, um experiente gestor vin-



Mais de dois milhões de pessoas são transportadas anualmente



Angolanos

mais de 2.000 passageiros

KINDALA MANUEL



do da reconhecida companhia internacional. O Grupo Emirates é um dos líderes mundiais da indústria de transporte e turismo e opera com duas subsidiárias principais, a Emirates Airline e a Dnata. A estratégia da Emirates para manter a trajetória de rápido crescimento nos últimos anos inclui a participação activa no crescimento do mercado africano e, em particular, do mercado angolano, reconhecendo a importância crescente de Angola como origem e destino do tráfego aéreo e o papel que o País vai desempenhar.

Reforçar a frota

A TAAG está empenhada em melhorar a sua frota de acordo com os padrões internacionais, contribuindo para a modernização da companhia. Em Junho de 2014, a companhia de bandeira angolana recebeu o novo BOEING 777-300-ER, proveniente de Seattle (EUA).

Em 2012, assinou quatro acordos com a norte-americana BOEING para a compra de três aviões, avaliados em mais de 600 milhões de dólares. Em Novembro de 2006, a TAAG adquiriu cinco novos BOEING, sendo dois B777-200ER e quatro B737-700NG e no ano seguinte

recebeu o seu quarto avião B737-700NG.

O Ministério dos Transportes, no que toca ao reforço da frota de aeronaves da companhia de bandeira nacional, tem como plano de, até 2019, passar para 21 aeronaves de grande porte. Peter Hill refere que a TAAG ainda tem novos aviões para receber e que provavelmente em Setembro chegam a Angola mais novos aparelhos aeronáuticos, que “serão melhores e maiores, com mais conforto e comodidade, para que possam encantar os nossos clientes, que é o mais queremos na nossa companhia, dando também aos nossos trabalhadores maior razão para estarem no local de trabalho com um sorriso no rosto e transmiti-lo aos nossos passageiros”.

Para Peter Hill, o reforço da frota da TAAG com novos aviões vai contribuir para atenuar o fluxo de transportes de passageiros e mercadorias no País.

Actualmente, a TAAG tem 13 aviões de grande porte, que são usados com pouca regularidade, principalmente, o BOEING Triple Seven (777), devido ao fraco fluxo de passageiros. De acordo com PCA da TAAG, a utilização com maior frequência destes aparelhos constitui um dos maiores desafios da companhia.

Ligação ao Mundo

2014 - Em Setembro é assinado o acordo de parceria estratégica de cinco anos com o Grupo Emirates. Em Junho chega o novo BOEING 777-300-ER à cidade de Luanda, proveniente de Seattle.

2013 - Em Agosto, a TAAG obteve a classificação de três estrelas no Ranking de Serviços ao Cliente, atribuída pela Skytrax, posicionando a transportadora nacional em linha com algumas das mais prestigiadas companhias aéreas mundiais. Em Maio, a TAAG iniciou voos semanais para Havana, no quadro da estratégia de crescimento da companhia a médio e longo prazo.

2012 - A TAAG assina quatro acordos com a BOEING para a compra de três aviões, avaliados em mais de 600 milhões de dólares.

2010 - A TAAG é autorizada a operar para o todo o espaço aéreo europeu com a sua moderna frota de BOEING 777 e 737.

2009 - A TAAG continua a fazer história, melhorando as ligações entre Angola e o resto do Mundo, abrindo novas rotas para a Europa, Dubai e China. Mostrando o seu total empenho em demonstrar a adesão aos mais elevados padrões internacionais, a TAAG é premiada com a certificação IOSA da IATA.

2008 - São abertas novas rotas para o Dubai, Bangui, Douala, Beijing. Em Agosto é adquirido mais um BOEING 777-200ER.

2007 - Em Janeiro, a TAAG rece-

be o seu quarto avião B737-700NG.

2006 - Em Novembro, adquire cinco novos aviões BOEING, sendo dois B777-200ER e quatro B737-700NG.

1997 - A 8 de Julho adquire o seu primeiro BOEING 747, a que deu o nome “Cidade de Kuito”, em homenagem ao povo mártir daquela cidade.

1995 - Reabertura da linha de Lusaka.

1994 - Abertura do voo para Joanesburgo.

1993 - Abertura da rota de Harare.

1991 - São criadas duas novas empresas autónomas, a Angola - Air Charter, para voos de carga e de passageiros e a Sociedade de Aviação Ligeira, S.A.R.L. para o serviço de táxi aéreo e de propósito múltiplo, dedicada a voos especializados de desinfectação, combate a incêndios e outros.

1986 - A TAAG transporta um milhão de passageiros. A queda brusca dos preços do petróleo e o agravamento da situação político-militar no país exigem da empresa um esforço especial. A paralisação quase absoluta dos transportes rodoviários e ferroviários forçam a TAAG a voar entre as principais cidades com ocupações raramente abaixo dos 100 por cento da oferta. Durante anos, a TAAG foi o único elo de ligação entre as cidades do país, o que bastante orgulha os seus cerca de 5.000 trabalhadores.

1985 - No dia 16 de Junho de 1985 iniciam-se as operações para o Brasil, com destino ao Rio de Janeiro, com o avião BOEING 707.

1980 - A 13 de Fevereiro, é publicado no Diário da República o Decreto Nº 15/80 que cria a Empresa Linhas Aéreas de Angola, U.E.E., abreviadamente designada por TAAG. Com a aquisição dos novos BOEING 707, inicia-se o rápido crescimento da TAAG. As estatísticas são suficientemente elucidativas.

Em 1977 a TAAG transporta 230.000 passageiros em voos domésticos, atingindo no ano seguinte os 795.947. Em voos inter-

nacionais, o desenvolvimento da companhia passa no mesmo período para 130.838 passageiros transportados. Outros dados estatísticos são também esclarecedores: 43.095 toneladas de carga e correio transportadas num ano. As asas da TAAG voam 31.852 horas, percorrendo 18 milhões de quilómetros.

1976 - A 3 de Março, com a chegada ao país do primeiro BOEING 737, é iniciada a era do jacto em Angola.

1975 - Após a proclamação da Independência, é criada a empresa nacional TAAG - Linhas Aéreas de Angola. São iniciadas negociações com a TAP para a participação da TAAG, como companhia aérea de bandeira, nos voos Luanda-Lisboa. Os primeiros voos Luanda-Lisboa passam a ser operados por aviões TAP com a sigla DT das Linhas Aéreas de Angola. Nesses voos os passageiros começam a ser assistidos por pessoal de cabine da TAAG. São nomeados os primeiros angolanos para a Administração da Empresa.

1973 - A DTA transforma-se em empresa de capital misto com a designação de TAAG - Transportes Aéreos de Angola, S.A.R.L., com capital maioritário do Estado, 30 por cento da TAP e o restante repartido por empresas privadas. Durante esse período a TAAG explora os voos domésticos e inicia as carreiras regionais para São Tomé e Windhoek. As rotas Luanda-Lisboa e as ligações para Maputo, Beira e Salisbúria (hoje Harare) pela TAP.

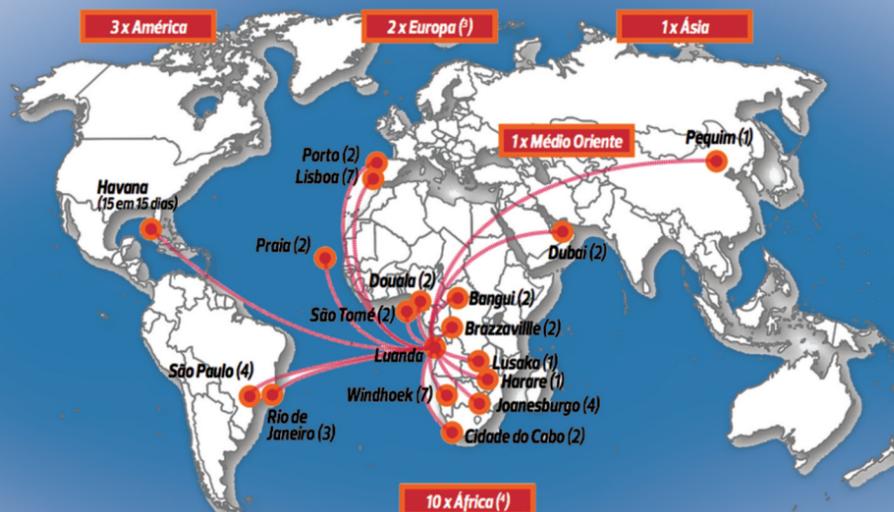
1962 - É adquirido o primeiro avião FOKKER FRIENDSHIP F-27.

1940 - Com uma frota de cinco pequenos aviões DRAGON RAPID, KLEMEN e LEOPARD MOTH são activadas as primeiras linhas regulares entre Luanda-Moçâmedes (hoje Namibe) e Lobito, e os primeiros voos internacionais Luanda-Ponta Negra.

1938 - Por Decreto-Lei do então Governo Geral de Angola é criada a DTA - Divisão de Exploração dos Transportes Aéreos de Angola.

INTERNACIONAIS

Total: 17 destinos, 14 países (*)



(*) Entre parentesis (número de ligações semanais), (†) 26 destinos, 23 países se somarmos code share. (‡) Destinos europeus em code share: Amsterdão, Bruxelas, Frankfurt, Londres, Madrid, Paris. (§) Destinos africanos em code share: Maputo, Nairobi e Casablanca.

FONTE: Site TAAG.

LINHAS AÉREAS DE ANGOLA

SANTOS PEDRO

Peter Hill acredita que a expansão dos serviços da transportadora podem ajudar no aumento das suas receitas



Perspectiva de inovação

De acordo com a Administração da companhia, a TAAG procura incutir “uma cultura de aprendizagem e de partilha de conhecimento, promover a unidade interna e a tomada de decisões sob uma perspectiva corporativa, encorajando uma atitude de melhoria contínua e desenvolvimento pessoal”.

A TAAG trabalha para garantir a sustentabilidade financeira da companhia, garantindo a capacidade de gerar resultados financeiros positivos e promover uma cultura de utilização racional dos recursos da companhia. Os desafios que a TAAG enfrenta hoje são considerados de complexidade crescente, cuja superação requer capacidades ao nível das melhores práticas mundiais e, conseqüentemente, o

desenvolvimento de relações de parceria mais próximas e profundas. O estabelecimento de um novo modelo de enquadramento empresarial assume, neste contexto, um papel central na desejada sustentação da trajetória positiva da TAAG e constitui uma prioridade da companhia. “Desde a minha inserção no leque de trabalhadores da TAAG, tenho primado pela capacitação, melhor treino e recrutamento dos nossos recursos humanos. A ideia é não precisarmos de recorrer a profissionais de fora, porque se temos um engenheiro nacional que já trabalha na TAAG a cinco anos, acreditamos que ele tem a capacidade de ser um revisor ou um ‘manager’ de excelência”.

A companhia está a treinar o seu “staff” desde os pilotos, assistentes de bordo, aeromoças, administrativos e outros. “Queremos que os nossos gestores possam ser um exemplo dentro do seu ‘team’ e mostrar que existe um futuro dentro da empresa. Estes não devem ser vistos apenas como um simples gestor, mas como um líder dentro da equipa que acredita e que sabe o está a fazer”, aponta Peter Hill.

Os princípios de gestão da TAAG encontram-se formulados nas Declarações de Missão e Visão da Companhia, os quais, para serem concretizados, precisam de criar um número determinado

de condições. “Por exemplo, queremos fazer o que é feito no Aeroporto do Dubai, onde os passageiros por lá passam e também encontram aviões com destinos para mais 50 países do Mundo”, sublinha o PCA da TAAG. Em perspectiva está também, de forma profissional e disciplinada, “honrar a mais alta tradição do sector do transporte aéreo, que é uma maior segurança das aeronaves e o conforto dos passageiros, garantindo a segurança operacional e a qualidade que constituem a preocupação central de todas as actividades do negócio”. A TAAG tenciona ainda desenvolver e manter a qualidade do Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ), o Sistema de Gestão de Segurança (SEMS) da Linhas Aéreas de Angola, o Safety Management System (SMS) e promover “uma gestão de mudança, de aprendizagem e de melhoria contínua e partilhada do conhecimento para identificar as oportunidades de melhoria e aumentar a nossa agilidade organizacional”.

A empresa já trabalha para o alcance destes objectivos. “uma grande mudança da companhia está para vir”, mas tudo depende da economia do país e da vontade efectiva em mudar uma cultura que é difícil. “É preciso ensinar como e quando fazer uma mudança”, conclui, optimista, o “boss” da TAAG.

publicidade

TAAG

**LINHAS AÉREAS DE ANGOLA
ANGOLA AIRLINES**

A sua companhia de sempre.

www.taag.com

umbi umbi club

3 STAR AIRLINE
SKYTRAX

Call Center: 923190000
www.taag.com

Porto do Lobito



Um porto natural de águas profundas, balizagem Internacional, autonomia energética, atracação simultânea de 8 embarcações de longo curso, Silos para cereais a granel, mais de 100,000 m² de terraplenos e armazéns, para perecíveis e congelados, um moderno terminal de contentores frigoríficos e, para abastecimento de água potável à navegação, um moderno Complexo de Dessalinização

Arte Marítima, Competência, Brio Profissional e muita simpatia são os ditames do nosso trabalho

O Seu Porto Seguro!

Avenida da Independência, nº 16 | Lobito - Angola
Telef.: +244 272 222 711 / 718 | Fax: +244 272 222 719
e-mail: geral@eplobito.net | site: www.eplobito.net
Rua Engrácia Fragoso, nº 49, 1º Andar, Edifício da Agenang | Luanda - Angola
Telef.: +244 222 330 390 | Fax: +244 222 330 390

ENTREVISTA

Obras estruturantes avançam mesmo

A desaceleração económica e a redução das disponibilidades financeiras do Estado afectaram a execução dos projectos do Sector dos Transportes. Parte destes projectos não podem ser concretizados e alguns dos que estão em curso não podem ser cumpridos nas datas inicialmente previstas. Apesar desta situação, o ministro dos Transportes, Augusto da Silva Tomás, em entrevista ao Caderno **TRANSPORTES**, garante que o Executivo está a estudar novas fontes de financiamentos para que os projectos no domínio dos transportes rodoviários, ferroviários, marítimos e aéreos sejam concretizados, para a melhoria das condições de circulação das pessoas e bens.



DOMINGOS DOS SANTOS/
MANUELA GOMES I

TRANSPORTES - Que impacto tem a crise financeira na execução dos projectos previstos para o sector dos Transportes, sobretudo, no que toca às obras estruturantes?

Augusto Tomás - A crise financeira impacta negativamente na execução dos projectos do sector dos Transportes, e não só, sendo que, parte destes projectos não podem ser concretizados e alguns dos projectos em curso não podem ser cumpridos nas datas inicialmente previstas, visto que o défice orçamental “favorece” o aumento da dívida pública, ou seja, é necessário encontrar novas fontes de receitas e/ou reduzir as despesas.

TRANSPORTES - Isso implica atrasos na criação da Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL)?

Augusto Tomás - É importante frisar que a Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL) é parte integrante do Plano Estratégico Nacional de Acessibilidades, Mobilidade e Transportes. O impacto da crise financeira, quer nas fontes internas como nas fontes externas de financiamento, influencia directa ou indirectamente a execução dos projectos relativos às Plataformas Logísticas.

TRANSPORTES - O CFB chegou à fronteira com a Zâmbia. O que falta para darmos o passo seguinte?

Augusto Tomás - Não há, de momento, qualquer ligação ferroviária com a Zâmbia. O CFB che-

gou à fronteira com a República Democrática do Congo no dia 14 de Fevereiro de 2015. Contudo, existe também outro passo a dar que é a reabilitação da linha-férrea na parte da RDC, situação em que os dois Estados (Angola e RDC), através dos respectivos Departamentos Ministeriais que tutelam os transportes, têm desenvolvido contactos.

TRANSPORTES - De todos os caminhos-de-ferro, o de Luanda foi o que teve menor desenvolvimento. A que se deve isso?

Augusto Tomás - As três empresas ferroviárias de Angola (CFL, CFB e CFM) tiveram um desenvolvimento significativo. A diferença é que o CFL, por possuir uma extensão mais curta, entre Luanda e Malanje, com aproximadamente 479 quilómetros, perde alguma concorrência para a rodovia, que está bastante desenvolvida e mais se adapta ao transporte em curtas distâncias. Por outro lado, é importante referir que qualquer empresa ferroviária, seja pública ou privada, é avaliada por um conjunto de indicadores ferroviários e os clássicos indicadores económicos e financeiros inerentes a qualquer tipo de empresa.

TRANSPORTES - Estes indicadores são superiores aos apresentados pelo CFB e pelo CFM. Porquê?

Augusto Tomás - São números superiores aos apresentados pelo CFB e pelo CFM porque a reposição da circulação ferroviária em Luanda foi concluída mais cedo. Fazendo uma comparação anual, também aí o CFL aparece à frente.

“**A TAAG, como empresa pública estratégica, deve ser uma empresa eficiente, eficaz, rentável, sustentável financeiramente e prestar bons serviços**”

Se analisarmos o ano de 2015, em que a empresa, apesar das grandes contingências que a via atravessa – resultado de dois períodos de chuva particularmente intensos, conseguiu a proeza de realizar 8.642 comboios (7.113 passageiros, 231 toneladas de mercadorias), transportar 3.469.612 passageiros e movimentar 75.881 toneladas de mercadorias. Aliás, o impressionante número de 17 milhões 479 mil e 614 passageiros, que já transportou desde 2010, ultrapassa largamente o número de habitantes residentes nas províncias de Luanda, Cuanza Norte e Malanje.

TRANSPORTES - Para a capital, estão previstas outras formas de transporte, tendo em conta a expansão da cidade. Qual o quadro geral da situação e as perspectivas para o futuro?

Augusto da Silva Tomás - O transporte urbano deve ser pensado como prioridade para a melhoria da qualidade de vida da população que vive em Luanda. A integração entre os modais de transporte vai garantir a ampliação dos níveis de acessibilidade na cidade e garantir melhores condições de deslocamento do tipo casa-trabalho-casa. O crescimento das áreas residenciais necessitam, efectivamente, de apoio na questão do transporte público. As centralidades, por concentrarem grande número de pessoas, necessitam de ter serviços específicos para as actividades quotidianas, bem como possibilidades de integração com outros modais de transportes para acesso às demais áreas da cidade.

TRANSPORTES - O ramo rodoviário continua a ocupar um lugar cimeiro nas prioridades do Executivo?

Augusto Tomás - Foram desenvolvidos estudos referentes ao Plano Nacional dos Serviços de Transportes Públicos Colectivos Urbanos Regulares de Passageiros em todas as cidades capitais do país. Foram concluídos os estudos referentes ao Plano Nacional dos Serviços de Transportes Públicos Colectivos Intermunicipais de Passageiros referentes a todas as províncias do País. Existem já os estudos referentes ao Sistema Nacional de Transporte Público Colectivo Interprovincial Regular de Passageiros para todo o país. Temos já, também, o estudo do Plano Director Provincial dos Transportes do Cuando

Cubango, Bengo, Malanje, Benguela, Cuanza Norte, Moxico, Huíla e Bié. Os estudos referentes ao Plano Nacional dos Serviços de Transportes Públicos Colectivos Urbanos Regulares de Passageiros em todas as cidades capitais do país – mais a cidade do Lobito e exceptuando Luanda, como acima referido, possibilitou a identificação e o dimensionamento das carreiras urbanas, incluindo a reserva operacional, o traçado dos itinerários das carreiras individualmente e em rede geral, bem como os parâmetros técnico-operacionais de exploração de cada carreira e respectivos quadros de horários, assim como dos sistemas tarifários e correspondentes estruturas de custos.

TRANSPORTES - O Novo Aeroporto de Luanda (NAIL) é seguido com grande expectativa, mas também gera comentários. Qual a situação actual?

Augusto Tomás - O Novo Aeroporto Internacional de Luanda localiza-se, aproximadamente, a 40 quilómetros a Sudeste do centro de Luanda. A construção do empreendimento surge em virtude de o nosso País registar, hoje, uma evolução natural das operações comerciais e aéreas no Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro. Estamos a viver um contexto em que, do ponto de vista estratégico, se afirma a vocação de Luanda para se transformar em plataforma aérea internacional de colecta, distribuição e escala de tráfego de passageiros e carga, resultado da sua localização geográfica a nível regional e mundial.

A crise financeira influencia a execução dos projectos relativos às Plataformas Logísticas



TRANSPORTES - Tem sido muito referida a ocupação de terrenos à volta do novo aeroporto com os mais variados objectivos, nomeadamente, a especulação imobiliária. Isso preocupa as autoridades?

Augusto Tomás - O projecto de construção do NAIL prevê o realojamento dos populares que se encontram no interior do perímetro aeroportuário. Quanto à ocupação na zona exterior do aeroporto, é um trabalho que está a ser feito em coordenação com o Governo da Província de Luanda (GPL) e os demais órgãos competentes, no sentido de desencorajar este tipo de comportamento. Trata-se de uma prática recorrente em quase todos os projectos aeroportuários.

TRANSPORTES - O que falta ao Aeroporto da Catumbela para a certificação internacional?

Augusto Tomás - Para tal, concorreria a fabricação e instalação dos equipamentos de apoio à navegação aérea nas diferentes posições ou áreas do referido aeroporto, quer na torre de controlo quer no solo, no enfiamento da pista ou em outro lugar, que será precedido de um "site survey", com estudos e testes da melhor posição do equipamento. Está-se ainda a construir o Terminal de Carga e escritórios para acomodar o pessoal administrativo da Alfândega. Concluiu-se recentemente a ligação da rede pública eléctrica ao aeroporto, visto que o empreendimento era até então abastecido por geradores, o que se tornava numa condicionante para a sua certificação. Estamos

A construção do Novo Aeroporto Internacional de Luanda surge em virtude do país registar uma evolução natural das suas operações comerciais no sector aéreo e pela saturação do Aeroporto Internacional 4 de Fevereiro

convictos de que vamos anunciar em breve a certificação do Aeroporto da Catumbela, assim como o nome do mesmo. Por último, vai ser feita a certificação das infra-estruturas, dos equipamentos e dos serviços.

TRANSPORTES - Sobre o Aeroporto do Luau. Gostáramos que explicass a construção desta unidade dentro de um contexto nacional?

Augusto Tomás - O Município do Luau, situado na Província do Moxico, pode tornar-se numa importante fonte na arrecadação de

receitas necessárias à economia nacional. Primeiro, é um município transfronteiriço com a localidade do Dilolo, na República Democrática do Congo (RDC). As trocas comerciais são realizadas entre os habitantes dessas localidades e existe um ponto de acesso controlado. Segundo, o Luau possui terras com solos férteis para o desenvolvimento da agricultura e a recorrência de minerais. Terceiro, o Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB) tem conectividade com dois países encravados, ou seja, a RDC e a Zâmbia, produtores de minérios que requerem escoamento através do Porto do Lobito via "shipping". Perspectiva-se ainda a implantação da Plataforma Logística Transfronteiriça do Luau, que constituirá um ponto de armazenamento, consolidação e tratamento de mercadorias, tendo em conta o vasto território existente na Província do Moxico.

TRANSPORTES - Que resultados podem ser realçados entre os obtidos com o novo modelo de administração da TAAG?

Augusto Tomás - A TAAG, como empresa pública estratégica, deve ser uma empresa eficiente, eficaz, rentável, sustentável financeiramente e prestar bons serviços aos seus clientes, reduzindo e resolvendo os seus problemas. Devido às condições económicas actuais, a redução dos recursos cambiais, resultando num mercado local deprimido, não pode esperar crescer os negócios e aumentar a nossa receita, como estava, originalmente, previsto nos Planos de Negócios e Estratégico. Deve-se, por conseguinte, concentrar os esforços na redução de custos e das despesas. No primeiro trimestre do corrente ano, houve uma diminuição nos custos de 83 milhões de dólares, comparado com o mesmo período de 2015. Além disso, as despesas em 2015 foram altamente subestimadas, resultando em 26 milhões de dólares a serem reconhecidos como ajustes de auditoria. Foram lançadas iniciativas de economia de custos, sob orientação do Conselho de Administração para o período de 1 de Outubro de 2015 a 1 do mesmo mês de 2016. O total Programado foi de 57 milhões de dólares e alcançado 43 milhões de dólares.

TRANSPORTES - Na Europa, a TAAG continua a poder voar apenas para Portugal. Os novos investimentos feitos com a renovação da frota abrem caminho para outras rotas no velho continente?

Augusto Tomás - Não é verdade que a TAAG só possa voar para Portugal. A própria TAAG é que não criou as condições necessárias para voar para outros destinos na Europa. Hoje, a TAAG opera 11 vezes para Lisboa, mais Porto, totalizando 14 voos de e para Portugal. A TAAG opera ainda em "code share" voos para a Europa com Air France, para Paris, SN, para Bruxelas, KLM, para Amsterdão, Lufthansa, para Frankfurt, e British Airways, para Londres. Em Outubro, a TAAG vai operar em "code share" num voo para o Dubai e daí em diante voos de conexão para a maioria das cidades na Europa. O Plano de Negócios da TAAG está a ser

AQUISIÇÕES E REALIZAÇÕES DO SUBSECTOR FERROVIÁRIO

MATERIAL	CFL	CFB	CFM	TOTAL
CARRUAGENS	97	87	56	240
VAGÕES	81	92	87	260
LOCOMOTIVAS	13	16	13	42

ESTACÇÕES	CFL	CFB	CFM	TOTAL
E APEADEIROS	28	67	56	151

VIAS PRINCIPAIS	CFL	CFB	CFM	TOTAL
MEDIDAS EM QUILOMETROS	254	1.344	907	2.505

MODERNIZAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO:

CARRIL DE 30 kg/m	TRAVESSAS METÁLICAS E DE MADEIRA	PREGAÇÃO MODELO TIRFOND	CURVAS COM 150 m, 180 m e 200 m	AMVS MANUAIS	SINALIZAÇÃO MECÂNICA	TELECOMUNICAÇÃO VIA RÁDIO REPETIDORES	VELOCIDADES 20 a 50 km/h
CARRIL DE 50 kg/m	TRAVESSA DE BETÃO ARMADO MONOBLOCO	PREGAÇÃO ELÁSTICA	ALARGAMENTO DAS CURVAS 250m a 800m	AMVS SEMI - AUTOMÁTICOS	SINALIZAÇÃO LUMINOSA	TELECOMUNICAÇÃO VIA RÁDIO - FIBRA ÓPTICA	VELOCIDADE ENTRE 80 a 100 km/h

FORMAÇÃO DIVERSA	CFL	CFB	CFM	TOTAL
	70	30	128	228

VIAS PRINCIPAIS	CFL	CFB	CFM	TOTAL
MEDIDAS EM TONELADAS	107.502	49.225	82.604	239.331

PROJECTOS EM CURSO

PROJECTOS ESTRUTURANTES PARA LUANDA:

- Duplicação da Linha Bungo-Baia;
- Construção da via dupla da Estação do Baia ao Novo Aeroporto de Luanda em Bom Jesus;
- Construção de quatro passagens superiores no troço Bungo-Viana;
- Construção de cinco Estações Multimodais para o tráfego Novo Aeroporto de Luanda em Bom Jesus;

PROJECTOS FERROVIÁRIOS NACIONAIS

- Construção e apetrechamento de três Centros especializados para a formação ferroviária (Catete, Huambo e Lubango);
- Aquisição de 100 Locomotivas Diesel C30 ACI;
- Remodelação e apetrechamento das Oficinas ferroviárias existentes nos três Caminhos de Ferro;

reajustado para poder usar os seus próprios serviços para Londres e Paris. No entanto, as condições de mercado no momento são muito baixas e não se esperam melhorias no curto prazo para começar a voar para novos destinos, porque neste momento isso produziria perdas substanciais.

TRANSPORTES - Porque viajar para o Lubango na TAAG é mais caro do que para Joanesburgo?

Augusto Tomás - As tarifas serem mais elevadas de Luanda para Lubango do que para Joanesburgo prende-se com o facto de a rede doméstica ter custos operacionais mais altos e ser actualmente deficitária. Por outro lado, essa rota está em concorrência com serviços diários da SAA (South Africa Airways), na rota de Joanesburgo, bem como a Air Namíbia, na via Windhoek, que oferecem tarifas atraentes para e de Luanda. Se se quiser manter a quota de mercado e tentar crescer o negócio na rota Joanesburgo, deve-se oferecer tarifas atraentes e, ao mesmo tempo, melhorar os níveis de serviço, rotação de passageiros de conexão via "hub" de Luanda e, finalmente, o aumento da frequência.

TRANSPORTES - Qual o quadro geral dos transportes marítimos em Angola?

Augusto Tomás - O transporte marítimo desempenha um papel importante na economia dos Estados, porque mais de 90 por cento da mercadoria do comércio externo transita pelo mar. A contribuição do ramo marítimo é, relativamente, positiva, através das mercadorias do comércio externo manipuladas nos portos nacionais abertos ao tráfego marítimo internacional. Contudo, apesar dos esforços do Executivo para implementar políticas sustentáveis e de incentivos para os armadores nacionais, o volume do frete estimado em 25 por cento do valor das importações é absorvido pelas companhias de navegação estrangeiras que detêm o monopólio deste mercado e frenam a contribuição do transporte marítimo para o PIB nacional.

TRANSPORTES - A Secil Marítima retomou o transporte de passageiros e de carga. Como está o processo de revitalização da empresa?

Augusto Tomás - O Executivo recomendou o relançamento da Secil Marítima, transformando-a em empresa Armadora de Bandeira Nacional. Foi gizado um Programa de Refundação da Secil Marítima, que, entre outros aspectos, consta o lançamento do concurso público para a identificação de parceiros que, no sistema de "joint-venture" deve desenvolver estratégias para a capacitação da Secil Marítima e estabelecer-se como tal no mercado, no qual deverá competir com os demais operadores.

TRANSPORTES - E no segmento de passageiros?

Augusto Tomás - No segmento de passageiros, a Secil Marítima tem sob sua gestão a unidade de negócio TMA Express - Transportes Marítimos de Angola, constituída para assegurar o transporte marítimo costeiro de passageiros. A TMA Express exerce a sua actividade desde 2014 e tem desempenhado um papel fundamental na criação das condições essenciais de suporte para a materialização da visão de desenvolvimento definida pelo Executivo, assegurando uma melhoria sensível na mobilidade dos habitantes da província de Luanda. Para o efeito, o Ministério dos Transportes investiu na compra de cinco embarcações do tipo Catamarã, já em funcionamento, e todas elas com tripulação nacional, aguardando-se outras três embarcações para fazer o percurso Cacucaco, Panguila, Soyo e Cabinda. Para suporte destas embarcações, foram construídos cinco terminais marítimos de passageiros, o do Porto de Luanda e de Kapossoça, inaugurados em Abril de 2014, do Mussulo e Macocô, inaugurados em Novembro de 2014, e do Museu da Escravidão, inaugurado em Abril de 2015. Até 2019 prevê-se a construção dos terminais de Cacucaco, Panguila, Soyo e Cabinda, que devem ser servidos por barcos especializados no transporte de pessoas e cargas. Os cinco terminais já operacionais registam índices de movimentação muito significativos. No global, estima-se que já tenham sido transportados mais de um milhão de passageiros, distribuídos pelas várias rotas oferecidas.

MELHOR ATRACAGEM DE NAVIOS

Porto de Cabinda aumentou a capacidade de descarga

A construção do quebra-mar vai facilitar a atracagem de navios de grande porte naquela unidade portuária

RAFAEL TATI



Porto de Cabinda funciona regularmente de acordo com mercado

ALBERTO COELHO |

A operacionalidade da actual ponte-cais, que dispõe de maior capacidade de descarga, e do futuro Porto do Caio depende da construção de um quebra-mar. A zona é de muita ondulação, provocada pela confluência entre a corrente fria de Benguela e as águas do rio Zaire, além de registar uma grande concentração de detritos e sedimentos.

A construção do quebra-mar vai facilitar a atracagem dos navios de diverso porte, tanto de mercadorias como de passageiros, destaca Manuel Nazareth Neto, presidente do Conselho de Administração do Porto de Cabinda.

Com a ponte-cais e o Porto do Caio, o aumento do tráfego de mercadorias e passageiros vai diminuir o custo de vida e criar postos de trabalho directos e indirectos, com reflexo positivo no desenvolvimento da região.

“O projecto e o orçamento já foram aprovados, as empresas seleccionadas e as obras adjudica-

“**A ponte-cais e o Porto do Caio vão aumentar o tráfego de mercadorias e passageiros e criar postos de trabalho directos e indirectos**”

das. Estamos apenas a aguardar que haja movimentação financeira para dar início às obras”, disse Manuel Neto ao Caderno TRANSPORTES.

O valor inicial de 50 milhões do projecto, segundo o gestor principal da empresa portuária de Cabinda, sofreu alterações porque “tivemos de mexer um pouco nas coordenadas do quebra-mar ante-

riormente definidas, devido a alguns projectos que foram constatados na orla marítima e que vão revitalizar a vida na província”.

No ano passado, o Porto de Cabinda movimentou 335.315 toneladas de carga, com destaque para os materiais de construção e 25 mil contentores (cerca de 30 mil contentores de 20 pés). Nesse mesmo período, foram recepcionadas 658 viaturas, número inferior ao do ano anterior.

O Porto de Cabinda registou a chegada de 482 navios de longo curso, petroleiros e de cabotagem, que totalizaram 70 atracagens. A arrecadação de receitas variou entre 100 e 150 milhões de kwanzas por mês, de acordo com o volume de tráfego. Houve meses em que a facturação ficou aquém dos 50 milhões devido ao mau tempo, à redução do tráfego provocada pela fraca importação e aos navios que escalaram Cabinda com pouca mercadoria.

Apesar disso, o Porto de Cabinda funciona dentro da normalidade, de acordo com o mercado e o funcionamento da ponte-cais. Com a construção do quebra-mar,

a actual ponte-cais, inaugurada em 2013, ganhará condições para dar resposta às necessidades do mercado local e apoiar o desembarque dos equipamentos e outros materiais destinados à construção do Porto de águas profundas. “De acordo com o tráfego e o volume de negócios de e para Cabinda, a actual infra-estrutura, protegida pelo quebra-mar a ser construído, será suficiente para os próximos cinco anos”, garante Manuel Nazareth Neto.

O abrandamento económico e as restrições financeiras do País condicionam as acções de desenvolvimento do Porto de Cabinda. Importadores, armadores e agentes de navegação reduziram o transporte de determinadas mercadorias por não terem recursos financeiros para honrarem os compromissos e muitos deles reduziram as escalas para Cabinda por falta de mercadorias suficientes.

“Tudo isto surge em cadeia e reflecte-se nos resultados do Porto de Cabinda. Contudo, o Governo continua a cumprir com os seus objectivos, investindo em infra-estruturas portuárias para

criar as condições destinadas a garantir os serviços de qualidade aos importadores e aos armadores”, explicou o presidente do Conselho de Administração do Porto de Cabinda.

Neste momento, a actividade do Porto de Cabinda está reduzida a 50 por cento dos níveis altos alcançados em 2013 e 2014, quando entrou em funcionamento a nova ponte-cais. “A partir do segundo semestre de 2014, começámos a sentir uma redução no tráfego e em 2015 as coisas tenderam a diminuir ainda mais”, indicou o PCA, sublinhando que algumas acções projectadas para 2015 sofreram restrições e o orçamento foi refeito, já que a realidade era de todo diferente dos planos iniciais da empresa.

A descarga de mercadorias melhorou muito desde a inauguração da nova ponte-cais, que permite a atracagem de navios com calado de até nove metros de profundidade, facto que levou a empresa a resgatar 45 por cento do tráfego que antes passava pelo Porto Comercial de Ponta Negra, na República do Congo.



**PORTO DE
CABINDA-E.P.**

**INOVAMOS
PARA O
SERVIR AINDA
MELHOR**

EMPRESA PORTUÁRIA DE CABINDA-E.P.

INVESTIMOS NA
MODERNIZAÇÃO
DE INFRA-ESTRUTURAS,
MEIOS TÉCNICOS E
HUMANOS.

MELHOR EFICIÊNCIA
NA GESTÃO E MANUSEAMENTO
DE CARGAS, MAIOR FLUXO DE NAVIOS E MERCADORIAS.

CAMINHOS-DE-FERRO DE LUANDA

A mais rentável linha férrea de

Cumprimentos dos horários levam muitas pessoas a procurar pelos ser

ADELINA INÁCIO I

A estação de caminhos-de-ferro dos Musseques, em Luanda, estava apinhada de gente, na passada quarta-feira, quando lá chegamos, às cinco horas da manhã. Havia cerca de 600 pessoas à espera do embarque no comboio que tinha como destino a província de Malanje. A orientação tinha de partir da estação, conforme mandam os procedimentos normais, disse Wilson Gaspar, o jovem maquinista que tinha a missão de conduzir a máquina até ao destino. Gaspar era coadjuvado por Eduardo João, maquinista de idade, já aposentado, que tem a incumbência de transmitir experiência aos mais jovens.

O comboio que parte da estação dos Musseques para Malanje uma vez por semana, leva 11 carruagens, todas climatizadas, com 53 passageiros em cada uma delas. Há também vagões para o transporte de mercadorias, onde são cobrados 50 kwanzas por 50 quilos.

O comboio que parte da estação dos Musseques para Malanje uma vez por semana, leva 11 carruagens, e todas estão climatizadas

Além do comboio de passageiros, há um comboio para cargas que vai duas vezes por semana para Malanje e leva seis cisternas de gasolina com capacidade de 40.000 litros em cada uma das viagens.

Todos os passageiros fazem a viagem em carruagens de segunda classe. As de primeira deixaram de ser utilizadas em viagens de longo curso, devido à pouca procura. Custavam 7.500 kwanzas no percurso de Luanda a Malanje. Depois passaram a custar 4.500 e mesmo assim os passageiros ainda achavam caro e preferiam viajar em segunda classe, que custa apenas 1.500 kwanzas.

Depois de 30 minutos de viagem, as carruagens são supervisionadas, passando os supervisores de carruagem em carruagem, para conferirem os bilhetes. Quem não os tiver fica sujeito ao pagamento de uma multa de 2.500 kwanzas, se chegar até ao Dondo, e de 6.000 kwanzas até Malanje.



Caminho-de-Ferro de Luanda quer recrutar mais pessoal para a manutenção de infraestruturas ferroviárias

Anteriormente a multa era de 500 kwanzas para o Dondo e de 1.500 para Malanje, como forma de desincentivar os passageiros a esta prática. A verdade, porém, é que muitos continuam a preferir arriscar e suportar as multas.

Movimentos anuais

Os Caminhos de Ferro de Luanda, com 28 estações, movimentam anualmente 156.000 passageiros e 23.880 toneladas de carga. As viagens suburbanas Bungo-Catete são feitas em carruagens de terceira classe e o preço do bilhete é de 30 kwanzas. As do Bungo-Viana têm carruagens de segunda classe, e os bilhetes custam 200 kwanzas, e as do Musseque-Dondo tem carruagens de primeira classe ao preço de 500 kwanzas.

Aposta na formação

A Formação e a Capacitação Profissional é prioridade nos sectores dos transportes, pelo que o início da actividade do Centro de Formação Profissional, em fase de construção em Catete, constituirá uma etapa fundamental. Daí, a disponibilidade com que procuramos reforçar as ligações com empresas ferroviárias congéne-

res, designadamente as de âmbito africano (África do sul e Moçambique) e as empresas portuguesas.

Celso Rosas falou da modernização e da capacidade técnica, humana e financeiros para poder responder com eficiência às crescentes solicitações que a crescente Procura vem exigindo. Para tal, foram identificados projectos inerentes ao Novo Ciclo de Expansão do CFL-EP-, com destaque

duplicação da linha no troço Bungo-Baía, construção do novo ramal ferroviário ao NAIL, construção de 4 novas passagens superiores para o tráfego rodoviário, construção de novas Estações no Bungo, Musseques, Viana, Kapanlaca, Baía e NAIL, Aquisição de DMU e a construção das respectivas Oficinas, Construção do Centro de Formação Profissional do CFL-EP em Catete.

O presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Luanda, disse que o sector quer ultrapassar a extensão da rede ferroviária herdada do tempo colonial e criar um serviço ferroviário com um elevado paradigma de serviço atendendo à regularidade, pontualidade, limpeza e segurança com que terá de servir, de forma eficaz e profissional, o Novo Aeroporto Internacional de

Acidentes na linha férrea

O PCA dos Caminhos de Ferro de Luanda referiu que os inúmeros acidentes em linha têm a ver com a falta de disciplina e do civismo do tráfego rodoviário ao cruzar a linha férrea, seja em Passagens de Nível autorizadas seja em locais não autorizados "são em certa medida uma infeliz realidade, comprometendo o regular funcionamento da empresa visto desviarem verbas que são indispensáveis às regulares operações de manutenção do material circulante e de manutenção da infra-estrutura ferroviária".

Celso Rosas afirmou que não existem Empresas Ferroviárias, quer públicas ou privadas, cujo transporte de passageiros não seja deficitário, porque no seu entender o equilíbrio para a respectiva sustentabilidade reside no Transporte de Mercadorias esse sim com a obrigação de ser lucrativo e no pagamento das Indemnizações Compensatórias pelo Estado. Para ele, outro importante Instrumento de Gestão desejável seria a figura do Contrato Programa, previsto Plano Director Estratégico 2014-18, que teria de definir o nível

de serviços que o CFL-EP seria obrigado a cumprir e explicitaria de forma clara os Deveres e Obrigações que o Estado teria de assumir. Acredita que a duplicação da linha e a construção do ramal ferroviário ao novo aeroporto internacional de Luanda, com o consequente aumento do tráfego ferroviário, a par da indispensável Revisão Tarifária que continuamos a aguardar, estou certo que permitirá um novo quadro de disponibilidades financeiras que alivie o estrangulamento a que, nos últimos tempos, temos sido forçosamente sujeitos.



O Caminho-de-Ferro de Luanda quer aumentar os níveis de sustentabilidade e de receita



o país

serviços do CFL

VIGAS DA PURIFICAÇÃO



Movimentos anuais

28 Estações **156.000** Passageiros transportados **23.880** Toneladas de carga

Aumento dos níveis de sustentabilidade

Os Caminhos de Ferro de Luanda quer aumentar os níveis de sustentabilidade do CFL e de receita com a aprovação da actualização tarifária, bem como, o incremento do tráfego de mercadorias. quer também apostar na redução dos custos operacionais e melhorar os resultados operacionais, tornando mais competitivo o transporte de mercadorias, melhorar o Índice de qualidade de oferta, através da tolerância zero do cancelamento dos comboios programados e do cumprimento dos horários com a redução dos atrasos para níveis toleráveis.

A paralisação total da circulação ferroviária, ocorreu unicamente no período em que decorreram as obras de reabilitação, visto anteriormente, com excepção do Longo e Médio Curso, as circulações no Suburbano embora com muita intemporalidade e irregularidades, foram sendo mantidas.

O presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro de Luanda, nunca se procedeu a qualquer acção de despedimento colectivo, já que com as vicissitudes do difícil tempo que Luanda atravessou, a dificuldade em assegurar o pagamento de salários e a paralisação da circulação, implicaram um apreciável número de trabalhadores (cerca de 1.000) terem voluntariamente



SANTOS PEDRO

Celso Rosas quer actualização da tarifa para arrecadar mais receitas

abandonado o serviço.

Adiantou que mais tarde, a partir de 1998, foi possível celebrar um acordo de rescisão amigável com cerca de 100 trabalhadores. Após a reabilitação realizada, não se registou o retorno organi-

zado de antigos trabalhadores, o que não significa que, episodicamente, não se tivessem registado algumas raras situações.

Os Caminhos de Ferro de Luanda conta actualmente com um efectivo de 994 (dos quais

219 mulheres), distribuídos em áreas das infra-estruturas 34, transporte ferroviário 452 e serviços partilhados 193. Celso Rosa revela ser insuficiente o número de trabalhadores face ao envelhecimento existente e aos novos desafios com que no imediato será confrontado.

Entende ser necessário o necessário o recrutamento de mais cerca de 150 trabalhadores para a área da manutenção da infraestrutura ferroviária e cerca de 50 para a área da exploração.

Os dois últimos anos, particularmente chuvosos, agravaram a estabilidade em determinados troços onde os taludes possuindo inclinações superiores a 45% implicaram o deslizamento de terras para a via, situação que foi intervenida pelos serviços técnicos do CFL-EP e que, dada a sua complexidade, implicou a elaboração com o apoio do INCFA de um Plano de Emergência que já mereceu a aprovação do Mintrans.

De qualquer forma, sustentou, a reorganização desta importante e crucial área das Infra-estruturas e o trabalho conjunto que se começou com Governo Provincial de Luanda em domínios sensíveis como a recolha do lixo e a Segurança da Circulação Ferroviária, auguram uma significativa melhoria do desempenho do CFL-EP.

Luanda. Os Caminhos de Ferro vai recrutar novos recursos humanos, assegurar a adequada formação e a indispensável capacitação, numa perspectiva profissional e sentido de Serviço Público. Por isso, acrescentou, a aposta na Modernização passa, também, por reunir os meios que permitam ganhar o futuro começando no imediato com todos, independentemente da sua categoria profissional, já que todos são mobilizados a participar neste aliciante desafio.

“Os Caminhos de Ferro vai recrutar novos recursos humanos, assegurar a adequada formação e a indispensável capacitação”

Os heróis das máquinas

Nair André, de 34 anos, é maquinista desde 2008. Nos primeiros momentos da profissão estava um pouco receosa, porque achava que fosse um ofício específico para homens. "Foi um espanto terrível", disse. Mas depois acostumou-se.

A primeira grande viagem também é difícil, "porque não se conhece o percurso. Conhecer o percurso de Luanda a Malanje não é tão fácil assim. Mas hoje estou apta e já consigo levar o comboio de Luanda a Malanje com grande segurança."

Carlos Alberto Pacheco trabalha há 40 anos nos Caminhos de Ferro de Luanda. Desde a sua infância sempre alimentou o sonho de trabalhar nos Caminhos de Ferro. A primeira intenção foi ser maquinista mas, aconselhado pela mãe que lhe disse que maquinista era uma profissão muito arriscada, escolheu a de ser chefe de Estação. Começou a trabalhar como auxiliar de estação. Depois foi para factor e, finalmente, chefe de Estação.

Carlos Pacheco, que já foi também director de controlo e circulação, entrou nos caminhos de ferro em 1976, conta ter vivido grandes experiências. Uma delas foi a

de operar em comboios de rebenta minas, que passaram a ser utilizados a partir de 1982 quando começaram os ataques aos comboios. Começou-se da estação de Ndalatando até Malanje. Mais tarde, depois dos ataques de Ndala-

tando, para o Zenza do Itombe e Catete para Malanje.

Durante o período dos ataques, explicou, perderam-se muitas coisas: muito material circulante, vagões, carruagens, locomotivas e muitas vidas de trabalhadores.



SANTOS PEDRO

A maquinista Nair André



SANTOS PEDRO

Wilson Gaspar gosta de comboios

Inclusive estações foram destruídas, disse Carlos Pacheco, recordando que o ataque mais grave foi o do Zenza do Itombe onde morreram mais de 200 pessoas. O comboio ia para o Dondo e no quilómetro 128, entre Maria Teresa e Zenza do Itombe, foi atacado. Transportava, na altura, mais de 400 pessoas. Dois colegas seus dos caminhos de ferro ficaram queimados, outros foram alvejados e alguns sobreviventes continuam a trabalhar nos Caminhos de Ferro de Luanda.

Os Caminhos de Ferro de Luanda receberam a notícia do ataque do comboio no Zenza do Itombe através de telegramas dos sobreviventes que conseguiram escapar e foram até a estação do Zenza que era a mais próxima. Comunicaram ao chefe da estação e este por sua vez passou um telegrama através da rádio de comunicação que o comboio tinha sido atacado.

O período menos bom da carreira profissional de Carlos Pacheco foi a paralisação dos comboios na sua totalidade em 2005 a 2007 devido ao corte da linha. No período da guerra os comboios não pararam "mesmo sabendo que havia inimigos a espreita. Nunca parávamos.

UNICARGAS

“ Os fornecedores têm as prateleiras quase vazias e a importação directa também não tem sido fácil ”

Camiões com segurança e qualidade

Empresa explora terminal de cargas do Aeroporto de Catumbela

RODRIGUES CAMBALA |

A Unicargas, empresa pública de transporte de mercadorias em automóvel, vai explorar, num período de 20 anos, o terminal de cargas do Aeroporto Internacional de Catumbela, em Benguela, a partir do próximo ano.

Em declarações ao **TRANSPORTES**, o presidente do Conselho de Administração da empresa, Ruben Ndombasi, assegurou que esta unidade está a proceder à construção das suas infra-estruturas e, mediante a assinatura de um contrato de concessão, vai entrar no transporte aéreo para dar outra dinâmica ao sector. “O Aeroporto de Catumbela prepara-se para ser internacional e, para tal, necessita de um terminal de cargas”, acrescenta Ndombasi.

No primeiro semestre deste ano, a Unicargas transportou 68 mil e 606 toneladas, observando uma redução de 60 por cento em relação ao mesmo período de 2015. Em relação ao transporte inter-provincial, realizou até ao momento 83 viagens para várias províncias do País, menos seis em relação ao primeiro semestre do ano passado. Nas zonas urbanas, fez 3.832 viagens no primeiro semestre, tendo registado uma

nutenções quer preventivas, quer correctivas, devido à escassez de divisas”.

“Os fornecedores têm as prateleiras quase vazias e a importação directa também não tem sido fácil”, diz Ruben Ndombasi, para frisar que a empresa necessita de gruas para a descarga de navios e de uma intervenção profunda no cais.

A Unicargas vai precisar de 30 milhões de dólares para a reabilitação do cais e seis milhões dólares para a aquisição de duas gruas móveis para a carga e descarga de navios. Ruben Ndombasi refere que, recentemente, o cais recebeu obras paliativas, mas a intenção é beneficiar de uma reabilitação profunda para suportar o peso da carga e descarga dos navios.

Programa de expansão

A Unicargas tem um programa de expansão, iniciado em 2009, que contempla a abertura de mais unidades em outras províncias e a criação de centros logísticos em pontos estratégicos no País.

Foi desta forma que em 2011 se deu a abertura da primeira filial no Lobito, que funciona num espaço de sete hectares. A instalação conta com uma base operacional e um escritório. A empresa de transporte de cargas abriu, igualmente, um centro logístico no Caio, em Cabinda, ligado ao porto de águas profundas na mesma localidade. Em 2013, ocorreu a reestruturação do sistema de gestão da empresa, que passou a ser dirigida por um Conselho de Administração. Nessa altura, foram reavaliados os projectos da empresa e o programa de expansão e redefinidas as prioridades.

Fruto das novas estratégias, a gestão actual abriu uma representação no Luau (Moxico), com uma base de seis hectares, para servir a zona Leste do País e tirar proveito da entrada em funcionamento dos caminhos-de-ferro e da dinâmica das trocas comerciais com os países vizinhos. A intenção é ter base logística em todas as províncias onde forem implantadas filiais.

De acordo com o presidente do Conselho de Administração da Unicargas, as bases logísticas vão contemplar espaços para carga seca e fria, oficinas, naves saciais para albergar os parceiros, escritórios para alugar a despachantes, agentes, transitários e a bancos.

“Não sentimos a necessidade de montar bases em todas as províncias, pois a frota que temos permite atender todo o País desde que existam condições de trânsito”, explica o gestor.

A Unicargas perspectiva transferir, numa primeira fase, a actividade de tráfego para o Panguila, na província do Bengo, onde já se começou a fazer o trabalho de terraplenagem num espaço de 25 hecta-



WALTER FERNANDES

PERFIL

Nome: Ruben Ndombasi

Idade: 40 anos

Estado Civil: Casado

Filhos: quatro

Formação: Licenciado e pós-graduado em Gestão de Empresas pela Universidade Agostinho Neto e pela Nova Business School.

Experiência: Foi entre 2011 e 2013 Administrador para Área Técnica da Abamat. No sector privado, foi entre 2007 e 2011 Responsável pela Área Fiscal do Grupo Transocean em Angola, empresa líder mundial de perfuração no sector de Oil & Gas. Foi de 2003 a 2007 Director Financeiro e de Contabilidade Multinacional de Produção e Comercialização de Equipamentos e Componentes Eléctricos, ABB. Iniciou a sua carreira na empresa de Auditoria Deloitte & Touche, em 2000. É professor universitário.

PCA refere que a sua gestão está focada em questões de organização interna

res, devido aos congestionamentos da rede viária e ao aumento do tempo de entrega de mercadoria.

Melhor sistema de gestão

O PCA da Unicargas refere que a sua gestão focou-se em questões de organização interna, criando uma área de auditoria interna, um plano de formação que cobre quatro anos e o investimento em infra-estruturas tecnológicas para suportarem o negócio.

Além da actividade de tráfego rodoviário, a Unicargas melhorou o sistema de informação do terminal, instalando um novo software de gestão portuária

muito robusta, que dá resposta às necessidades actuais.

Quanto à formação, a empresa oferece um curso de língua inglesa aos funcionários. Os motoristas têm estado a beneficiar de acções de sensibilização e cursos em condução defensiva. Para um maior controlo, os camiões estão dotados sistemas de localização.

Ruben Ndombasi revelou que a reestruturação do sistema da gestão permite oferecer uma maior qualidade à informação financeira, o que contribuiu para a homologação sem reservas das contas em dois anos consecutivos, em 2013 e 2014.

Parceria e confiança

A Unicargas estabeleceu uma parceria com a empresa de espanhola Ale Heavylift, para o transporte de carga de grande dimensão e fora do formato normal, uma actividade que não era realizada por falta de meios e conhecimentos técnicos. A parceria permitiu a importação temporária de meios que têm estado a ser utilizados em projectos de construção de barragens.

“É uma parceria importante que tem bons resultados. O nosso pessoal está muito envolvido, ganhando experiência, para quando tivermos meios próprios darmos

continuidade a actividade”, afirma Ruben Ndombasi.

Para o presidente do Conselho de Administração da empresa, o mercado de transporte é relativamente aberto e as entidades privadas entram nele desde que cumpram com os requisitos em termos de licença, mas a Unicargas oferece camiões assegurados e um serviço de segurança e qualidade.

A Unicargas foi criada em 1988 com objectivo de transportar mercadorias em automóveis, fazer a exploração de concessões de carga e descarga, transbordo, movimentação e cais, terraple-

nos ou armazéns, prestação de serviços nas áreas de extracção, formação e decomposição de unidades de carga, recepção, armazenamento e entrega.

Em 2012, a empresa foi galardoada, em Genebra, com o Prémio de Compromisso com a Qualidade, na categoria de ouro, pela organização internacional Business Initiative Directions (BID). Foi igualmente três vezes premiada pela EXPORTTRANS, exposição que decorre na FILDA, como a melhor representante dos transportes rodoviários e dos terminais portuários.

“ Não sentimos a necessidade de montar bases em todas as províncias, pois a frota que temos permite atender todo o país ”

redução de 38 por cento.

No ano passado, a Unicargas arrecadou cerca de seis mil milhões de kwanzas de receita. No primeiro semestre deste ano, as receitas estimadas foram de dois mil milhões de kwanzas, o que antevê um valor anual que pode rondar os quatro mil milhões de kwanzas. A Unicargas conta com um total de 157 “traillers” e 235 camiões, distribuídos por todas as unidades, sendo 129 em Luanda, 34 no Lobito, 64 em Cabinda e oito no Luau.

Em termos de equipamentos de manuseamento e transporte, Ruben Ndombasi afirma: “a empresa está bem, mas tem tido alguma dificuldade com as ma-

TRANSPORTES COLECTIVOS

TCUL trabalha para satisfazer os utentes

Empresa vai retomar aos poucos as rotas provinciais antes efectuadas



ALEXASONHII

A Empresa Pública de Transportes Colectivos e Urbanos de Luanda (TCUL) vai contar a partir do segundo trimestre do próximo ano com mais 150 novos autocarros, o que vai permitir renovar o seu serviço.

O processo de renovação da frota é um dos projectos da TCUL que foram adiados devido às restrições financeiras, mas atendendo ao número elevado de autocarros que estão inoperantes há já algum tempo, este projecto consta da gestão de prioridades da empresa.

Daí que em 2017 se vá contar com estes novos autocarros que vão ser distribuídos pelos serviços que a TCUL fornece, nomeadamente, 100 autocarros para atenderem à mobilidade urbana e 50 para as linhas interprovinciais e serviços complementares de aluguer.

Com a renovação da frota no segundo trimestre de 2017, a direcção da empresa prevê retomar de forma substancial as rotas interprovinciais anteriormente efectuadas, mas que foram retiradas da lista de prioridades da empresa. Igualmente, com a renovação da frota no próximo ano, a TCUL pretende alargar a abrangência dos serviços urbanos na capital do país.

O número de províncias nas quais a TCUL operava com autocarros, segundo José de Freitas Neto, presidente do Conselho de Administração da empresa, era de oito, mas hoje, atendendo à redução de autocarros, apenas quatro províncias beneficiam dos serviços interprovinciais: Benguela, Huambo, Malanje e Cuanza Norte.

Há pouco menos de dois anos, a TCUL contava com cerca de 750 autocarros, entre operacionais e inoperacionais, mas em consequência do incêndio que em 2014 deflagrou na Base Central da empresa localizada no município do Cazenga, durante o qual 83 autocarros foram destruídos, a transportadora dispõe hoje de cerca de 650 autocarros, mas apenas meia centena destes opera com eficácia. Nesta altura, a TCUL está muito longe de ter a frota necessária para a cobertura das 32 carreiras que o Instituto Nacional de Transportes Rodoviários (INTR) indicou para a exploração da em-

presa pública. “Neste contexto, pode-se dizer que a situação actual da TCUL não é saudável”, refere o responsável máximo da transportadora pública.

O PCA José de Freitas Neto descreve a evolução da empresa. Muito embora em 2009 a TCUL tivesse beneficiado dos cerca de 750 autocarros, o processo de aquisição não foi acompanhado, em simultâneo, como um programa regular de aquisição de peças e acessórios que permitissem manter todos os autocarros operacionais. Essa situação fez com que, com o passar do tempo, começasse a degradação acentuada na quantidade de unidades de transporte disponíveis no parque da empresa, existindo neste momento mais autocarros inoperantes do que em circulação. “Estes indicadores implicam que, em simultâneo, deve agora haver tanto um processo de aquisição de novas frotas como também um processo de recuperação dos meios não operacionais, com todas as desvantagens que a recuperação destes pode trazer”, diz o PCA da TCUL. “De contrário, com o passar do tempo, os autocarros vão-se deteriorando, o que faz com os diagnósticos técnicos da frota sejam desactualizados, aumentado significativamente os custos de manutenção, por serem feitos tardiamente. Como há dificuldades financeiras, os meios ficam parados”, sublinha o PCA.

Outro problema da empresa tem a ver com a sobrelotação dos autocarros quando em transporte de passageiros, o que contribui para a sua degradação rápida.

“A sobrelotação, pode dizer-se, algumas vezes é consentida pela tripulação mas outras vezes são os utentes que forçam a utilização do meio, sendo difícil conter isso pelos factores comportamentais que sabemos e a necessidade das pessoas se deslocarem de um lugar para outro”, lamenta o gestor da empresa.

A situação financeira da empresa é reflexo da capacidade de exploração das frotas. Quanto menor for a frota, menor é o volume de receitas arrecadadas. A tarifa dos transportes urbanos não é revista desde 2006. “Hoje, o preço do bilhete de passagem está fixado em 60 kwanzas, quando, na verdade, a tarifa de equilíbrio de-

via ser de 200 kwanzas. Isso permitiria cobrir os custos operacionais de exploração destes serviços. Esse diferencial afecta a capacidade financeira da TCUL”, refere José de Freitas Neto.

Já para os autocarros interprovinciais, as tarifas praticadas não são fixadas, mas sim liberalizadas. Elas enquadram-se no mercado do transporte interprovincial, que se equilibra com os outros operadores existentes no mercado.

Por ser uma transportadora pública, os preços da TCUL tendem a ser substancialmente mais baixos do que os praticados pelas outras operadoras.

Subvenção do Estado

O Conselho de Administração da TCUL defende que a actividade de transporte urbano de passageiros deve ser um serviço subvencionado para permitir que o seu preço não pese muito no bolso do cidadão utilizador. “Há necessidade de se subvencionar o preço para haver uma certa regulação em função do diferencial da tarifa praticada actualmente e a tarifa real, porque os custos de manutenção dos autocarros e de combustível têm uma influência considerável do ponto de vista negativo nas finanças da nossa empresa”, sublinha José de Freitas Neto.

Sobre o valor que a transportadora precisa para subvencionar a actividade, José de Freitas Neto responde: “precisa-se de, no mínimo, um valor que permita a cobertura dos custos operacionais de quem explora a actividade de transporte público urbano”.

Marcas e investimentos

A Administração da empresa pretende reduzir para três o número de tipologias de marcas de veículos usadas. O projecto estratégico da TCUL visa especializar a base do Zango com uma única marca e a base do Cazenga com outra, de forma a facilitar o processo de manutenção e a recuperação dos veículos.

Os motivos dessa decisão passam pela experiência adquirida pelos próprios funcionários da oficina da TCUL e estão relacionados com o número de marcas de veículos que a empresa tem.

Actualmente, a marca com

maior número de autocarros nos parques da TCUL é a “Volvo”. Esta marca permite maior tempo de vida útil, como resistência no processo de degradação das estradas, funcionamento e durabilidade do próprio autocarro.

O Estado fez grandes investimentos nesta marca, mas a maior parte da frota está inoperante.

Em termos de projectos estruturais, a TCUL mantém os mesmos que não foram levados a cabo devido à diminuição do crédito financeiro do Estado para as empresas públicas.

Estes projectos fazem parte do processo de evolução e dinamização gradual da empresa, nomeadamente, a construção da Base do Bango para que seja funcional. Actualmente, está disponível um terreno no município do Belas, onde a empresa pretende construir uma Sub-Base para sustentar a Região Sul de Luanda, de forma a tornar mais operacionais os serviços e diminuir os custos

com as deslocações em vazios.

A empresa pretende também estabelecer uma base na Zona Norte, de forma a ter uma cobertura integrada da rede de transporte urbano de Luanda cada vez mais expansiva. A estratégia do Executivo assenta na preservação da transportadora urbana. Isto está plasmado nas medidas estruturantes da empresa que estão a ser desenvolvidas pelo Executivo.

A TCUL vai beneficiar de um programa de saneamento económico e financeiro do seu modelo operacional, organizacional e financeiro para se adaptar à nova conjuntura económica.

A TCUL tem cerca de 1.980 trabalhadores. A empresa foi criada em Fevereiro de 1988 num contexto económico e também operacional diferente. À época, era a única empresa que explorava o sector dos transportes urbanos de Luanda. O objectivo dos gestores é que o nível de satisfação dos trabalhadores seja estável.

publicidade



TCUL
Transporte Colectivo Urbano de Luanda - EP

Com 28 anos de existência a TCUL - EP continua na vanguarda da actividade de transporte em Angola, respondendo aos desafios do mercado e da economia nacional.

SERVIÇOS: Transporte Urbano; Transporte Interprovincial; Aluguer de Autocarros; Publicidade no Autocarro; Ensino da Condução Automóvel.

5ª Avenida, Luanda - Angola

CAMINHO-DE-FERRO DE BENGUELA

VIGAS DA PURIFICAÇÃO

Transporte de passageiros cresce todos os anos

Empresa ferroviária iniciou este mês o transporte de gás para o Leste do País



DOMINGOS DOS SANTOS |

O número de passageiros e de mercadorias transportados pelo Caminho-de-Ferro de Benguela (CFB), desde a sua reabertura em 2012, tem vindo a aumentar todos os anos. O administrador para a Área Técnica da empresa, Luís Teixeira, disse ao Caderno TRANSPORTES que o aumento na procura dos transportes ferroviários se deve, em grande medida, à subida do preço dos combustíveis, que encareceram a tarifa cobrada pelos transportes rodoviários.

Em 2012, quando foi inaugurada o primeiro troço ferroviário, entre Lobito e Huambo, o Caminho-de-Ferro de Benguela transportou 159 mil passageiros e quatro mil toneladas de mercadorias. Já em 2013, esse número de passageiros subiu para 315 mil e foi duplicado o transporte de mercadorias para cerca de nove mil toneladas. Os números continuaram a subir à medida que os 1.344

“
Em 2013 a cifra de passageiros subiu para 315 mil e foi duplicado o transporte de mercadorias para nove mil toneladas
 ”

quilómetros do Lobito ao Luau, no Moxico, iam sendo reabilitados. Por isso, em 2014, com a inauguração do troço Cuito/Luena, o CFB transportou 326 mil passageiros e 20 mil toneladas de mercadorias. Em 2015, com a reabertura do último troço reabilitado, ligando Luena ao Luau, foram transportados 472 mil passageiros e 29 mil toneladas de mercadorias.

Existem duas circulações diárias no troço intermunicipal Lobito/Benguela, duas circulações semanais entre Lobito e Huambo e duas semanais no troço Huambo/Cuito, Cuito/Luena e Luena/Luau. O preço do transpor-

te ferroviário é apontado como um dos principais atractivos para a escolha deste meio pelos passageiros. No troço Lobito/Benguela é cobrado o valor de 50 kwanzas. Já numa viagem entre Lobito e Huambo, o passageiro desembolsa apenas mil kwanzas.

No troço Huambo/Cuito, por ser uma viagem muito curta, o Caminho-de-Ferro de Benguela cobra 500 kwanzas. Na viagem entre Cuito/Luena, por ser a mais extensa, o passageiro paga 2.450 kwanzas e entre Luena e Luau 2.000 kwanzas.

A tendência no transporte ferroviário de passageiros é crescer cada vez mais, apesar da redução

drástica no transporte de mercadorias, provocada pela desaceleração económica no país.

No primeiro trimestre de 2016 a empresa CFB transportou apenas 11 mil toneladas de mercadorias. Já o transporte de passageiros, no mesmo período, atingiu os 336 mil passageiros e a perspectiva, até Dezembro, é de ultrapassar as cifras alcançadas em 2015.

A assinatura de um contrato de com a Sonagás para o transporte de gás de cozinha para o Luena abre novas perspectivas para o Caminho-de-Ferro de Benguela, que augura atingir ou ultrapassar as 29 mil toneladas de mercadorias transportadas em 2015.

Movimentos anuais

86	472.000	29.000
Estações	Passageiros transportados	Toneladas de carga

CAMINHO-DE-FERRO DE MOÇAMEDES

Uma reabilitação concluída com sucesso

A reabilitação do Caminho-de-Ferro de Moçâmedes (CFM) constitui um dos grandes passos do Executivo no sentido de dar resposta ao direito dos angolanos a um transporte ferroviário digno e que contribua para a livre circulação de pessoas e bens.

O presidente do Conselho de Administração do CFM, Daniel Kipaxi, considera a reabilitação do CFM “um grande projecto, cuja implementação o Executivo entendeu que se impunha, pensando no crescente desenvolvimento económico do País”.

O programa de reabilitação e modernização do CFM visou a substituição de toda a linha-férrea no percurso entre Namibe, Lubango, Matala e Menongue, incluindo os ramais da Jamba e Chamutete, numa extensão total de 860 quilómetros e a construção de 56 estações ao longo de toda a linha-férrea.

A reabilitação e modernização do CFM assinalou o relançamento da actividade de transporte ferroviário na região Sul do País, no quadro do programa geral do Executivo.

Em resultado do trabalho feito no CFM, foram construídas três estações especiais (Sacomar/Namibe, Lubango e Menongue), se-



Presidente José Eduardo dos Santos liderou o esforço de modernização

te de primeira classe (Namibe, Bibala, Quiungo, Matala, Entrocamento/Dongo e Jamba), 11 onze de segunda classe e 35 estações de terceira classe.

O projecto contemplou ainda a instalação de um novo e moderno sistema de telecomunicações ao longo de toda a extensão ferroviária feito de fibra óptica e a montagem de um novo sistema de sinalização da linha-férrea.

Dada a dimensão da obra, foram construídas ainda 691 residências e 12 dormitórios para os trabalhadores do CFM ao longo

de toda a linha, quatro escolas, uma creche, um posto médico, sete armazéns com cais, 17 apeadeiros, dez casas de banho com acesso público, entre outros.

“Os trabalhos de reabilitação do CFM estão praticamente concluídos, e com êxito, decorrendo nesta fase alguns trabalhos inerentes às observações feitas pela equipa de inspecção do Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro (INCFA) e obras auxiliares”, salienta Daniel Kipaxi.

O acto de recepção provisória da obra de reabilitação e moderni-

zação do CFM foi realizado no dia 11 de Setembro de 2015, cerca de dez dias após ter sido lançada a primeira pedra para a reabilitação da infra-estrutura ferroviária desta importante empresa pública.

Locomotivas e carruagens

A série das locomotivas 1.700 e as séries de carruagens chamadas “indianas” ao serviço do CFM receberam recentemente a homologação do Instituto Nacional dos Caminhos-de-Ferro (INCFA). Neste âmbito, foram emitidas as respectivas autorizações, de carácter individual e de circulação, de acordo com a instrução técnica n.º 11 homologada pelo Ministro dos Transportes, Augusto Tomás.

No total, foram homologados 47 veículos ferroviários que efectuam o circuito Lubango/Menongue/Lubango. Os processos de homologação foram entregues ao PCA do CFM, Daniel Kipaxi, pelo Director-Geral do INCFA, Júlio Bango.

De acordo com Júlio Bango, as homologações, que foram precedidas da elaboração do controlo dos processos, ciclos e planos de manutenção, auditoria às oficinas do CFM, inspeções de segurança e ensaios de linha a cada um dos veículos, habilitou o INCFA a



Daniel Kipaxi é o PCA do CFM

emitir as suas próprias listas de verificação de requisitos.

No âmbito do projecto de reabilitação e modernização das infra-estruturas ferroviárias, foram ainda construídas com o apoio da China Hyway Group Limited, cerca de 697 residências do tipo T2, T3 e T6 para os trabalhadores do CFM nas províncias do Namibe, Huíla e Cuando Cubango.

O CFM, que conta hoje com 1542 trabalhadores, foi criado aos 28 de Setembro de 1905, altura em que foi lançada a primeira pedra no então distrito de Moçâmedes, ao abrigo da autoridade do Governo português, recaída à carta de lei de 15 de Setembro de 1890 para a construção da sua linha férrea.

publicidade

PORTO DE LUANDA E.P.

▶ SUSTENTABILIDADE
▶ COMPETITIVIDADE E
▶ CRESCIMENTO

▶ 4.046,14 Metros de cais acostável
Cinco Terminais:

- T. Carga Geral 9,29 Hectares
- T. Polivalente 17,86 Hectares
- T. Contentores 14,47 Hectares
- T. Apoio a Actividade Petrolífera
- T. Multiuso 18,11 Hectares

▶ Ponte Cais CimANGOLA

- 6 Armazéns
- 12 Silos, capacidade 41.000
- 207,45 Hectares de Terrapleno
- 5m - 12,5m Profundidade

EMPRESA PORTUÁRIA DE LUANDA E.P - LARGO 4 DE FEVEREIRO
Caixa Postal: 1229 / Telefone: +244 311 753 / 222 311 201 Fax: +244 222 311 178 / E-mail: geral@portoluanda.co.ao ; www.portoluanda.co.ao

CENTRO PORTUÁRIO

Porto do Lobito com boas per

Trabalhadores “amam o porto como a uma mulher” e estão com mu

DOMINGOS DOS SANTOS I

Milhares de sacos de arroz provenientes da Tailândia são descarregados por enormes guias do gigantesco navio cargueiro para solo angolano. As 37 mil toneladas, 10 mil das quais descarregadas no Porto do Lobito, o segundo maior do país, vieram de longe a bordo do “Tenki Maru”, um gigante dos mares com bandeira do Panamá, com mais de 200 metros de comprimento e 55 de largura.

A estrutura do porto funciona 24 horas por dia, 365 dias por ano. Dias antes do “Tenki Maru” chegar ao Porto do Lobito, os estivadores já estavam em prontidão. Assim que o navio atracou, começou logo a descarregar.

“Somos os únicos no país que ainda utiliza este tipo de grua, por termos técnicos que conseguem operar estes equipamentos.”

O ritmo do trabalho era intenso, pois não havia tempo a perder, na medida em que além das 10 mil toneladas que devia deixar no Porto do Lobito, o “Tenki Maru” devia atracar também no Porto de Luanda, o maior do país, para descarregar mais 12 mil toneladas de arroz.

“Neste navio, estamos a trabalhar com as guias do próprio navio. Há outros, por não terem esses equipamentos, que tem de trabalhar com as guias colocadas ao longo dos cais”, explicou ao Suplemento TRANSPORTES o chefe de Departamento de Operações Portuárias do Porto do Lobito, Israel Santos, um angolano de Benguela que há 35 anos trabalha nesta empresa portuária, onde já desempenhou funções nos Departamentos de Aprovisionamento e de Acção Social e Cultural.

Apesar da intensidade do trabalho para descarregar as 10 mil toneladas de arroz, o chefe de Departamento de Operações Portuárias prefere trabalhar com as guias do Porto do Lobito, que embora sejam concebidas para navios de médias dimensões, são mais rápidas do que as guias do próprio navio. “Somos os únicos



A capacidade de recepção de navios de grande porte foi possível com a modernização e ampliação das instalações

no país que ainda utiliza este tipo de grua, por termos técnicos que conseguem operar estes equipamentos, pois Luanda e Namibe já não têm”, diz Israel.

Com dois cais, o Norte e o Sul, e sete postos de descarga, o Porto do Lobito tem capacidade para receber, carregar e descarregar, em simultâneo, seis navios de grande porte, três em cada cais. “Antigamente, podíamos ter seis navios em cada cais a fazer a carga e descarga de mercadorias. Hoje, os navios são de grande metragem, de 200 metros de comprimentos em diante, por isso, neste momento, podemos ter três navios em cada cais a carregar ou a descarregar mercadorias”, explica Israel Santos.

Dados estatísticos

O porto está preparado para receber navios porta-contentores, cargueiros, à semelhança do

Controlo de tráfego

O Porto Comercial do Lobito, no âmbito da sua modernização, possui o único sistema a nível nacional de controlo de tráfego marítimo e uma estação de radar, que tem como objectivo monitorizar, controlar e fornecer informação aos navios, radar de identificação automática, com um alcance de 160 milhas náuticas, numa área de jurisdição de 15 milhas náuticas, sistema meteorológico, de registo e gravação, áudio e visual do tráfego marítimo e sistema de rádio para busca e salvamento.

“Este sistema fornece-nos informações sobre o nome da embarcação, o destino do navio, a origem do navio, o comprimento e a largura do navio, ou seja, toda a sua estrutura, a existência ou não de carga

perigosa a bordo. Possibilita a visualização de todos os navios que circulam na nossa orla marítima, mesmo aqueles que não vêm para o Porto do Lobito”, explicou o operador de sistema Cimilde Catuta. A prevenção e combate às actividades ilícitas e a salvaguarda de vidas humanas no mar é também um dos objectivos do Sistema de Controlo de Tráfego Marítimo. Por isso, em caso de movimentos suspeitos, os órgãos de defesa e segurança são acionados para resolver a situação. “Nem sempre entramos em comunicação com as embarcações. Somente naqueles casos em que as embarcações estão paradas na nossa área de jurisdição é que entramos em contacto para saber os motivos, porque pode ser por al-

guma avaria ou actividade ilícita”, disse Cimilde Catuta, acrescentando que, em caso de avaria, o navio, mesmo não tendo como destino o Porto do Lobito, recebe assistência técnica.

“O objectivo é mesmo evitar que haja acidentes no mar, mas infelizmente por distração têm acontecido alguns”, revela o jovem técnico. A instalação desse sistema trouxe inúmeras vantagens para os dez funcionários do centro de Controlo de Tráfego Marítimo. Uma das primeiras vantagens apontadas foi a criação de empregos, acesso a formação especializada na Holanda, na medida em que o sistema foi adquirido naquele país europeu e posteriormente em Portugal, para domínio da tecnologia.



Estou a fazer carreira no Porto do Lobito, particularmente na área de estiva



perspectivas

muita vontade de trabalhar



DOMBELE BERNARDO

Uma vida feita no cais

O Porto do Lobito possui mais de dois mil trabalhadores, mais de 600 dos quais são estivadores, na sua maioria jovens, que não viram a cara à luta e gostam de ser os melhores no seu ofício. Aqui, apesar das vicissitudes do dia-a-dia, a vida gira em torno dos cais de onde sai o sustento para centenas de famílias.

Gabriel Bernardo, há 24 anos como trabalhador do Porto do Lobito, chefe de zona responsável pelas operações de carga e descarga dos navios, homem calmo e de poucas palavras, considera o seu trabalho “muito bom” e fala com paixão da sua profissão. “Estou a fazer carreira no Porto do Lobito, particularmente na área de estiva”, afirma Gabriel, que construiu a sua vida a partir da estiva.

Enquanto chefe de zona, Gabriel monitoriza a situação das embarcações desde a aproximação ao cais até à descarga da mercadoria, feita por várias equipas, num espírito de competição pela produtividade e força entre os mais novos e os mais velhos.

O espírito de competitividade era mais acentuado nos tempos de maior movimentação de navios no Porto do Lobito, hoje os tempos são mais leves, levado os estivadores a ficarem durante vários dias sem carregar e descarregar um navio por falta de importação.

O pouco movimento que se regista hoje no Porto do Lobito é também um motivo de preocupação para Gabriel Bernardo, que recorda com saudades o ritmo frenético do porto antes do eclodir da crise. “Podemos fazer a descarga de seis navios ao mesmo tempo. Temos um número razoável de pessoal para trabalhar, e com muita expe-

riência. Infelizmente, hoje os tempos são outros”, diz ele.

Há nove anos no Porto do Lobito, o estivador Hélder Venâncio é outro jovem que tem estado a realizar a sua vida nos cais nesta empresa portuária. Pai de três filhos, Hélder diz-se um homem feliz por trabalhar no Porto do Lobito, empresa que apesar das dificuldades, segundo disse, tem sabido honrar com os compromissos para com os trabalhadores.

“Apesar de não haver atrasos salariais, queremos que haja mais movimento de navios para que os nossos salários sejam pagos mais cedo”, diz ele, acrescentando: “Estamos disponíveis para trabalhar. Já ficamos quase dois meses sem fazer nada porque os navios não atracavam. Há empresas que estão a fechar e a despedir pessoal, mas graças a Deus o Porto do Lobito ainda não despediu ninguém. Estamos aqui como

muita vontade de trabalhar”.

O gosto pela actividade de estiva é realçada pelo chefe de Departamento de Operações Portuárias do Porto do Lobito, Israel Santos. Para ele, a competitividade, a solidariedade e a passagem de experiência dos mais antigos para os novos faz com que os funcionários do Porto do Lobito, em particular os estivadores, não queiram fazer outra coisa que não seja a actividade portuária.

“Trabalhar no porto é como amar uma mulher, mas aqui é para sempre”, afirma Israel.

Um ambiente frenético envolve o porto e seus arredores. Movimentação de guindastes, trânsito de caminhões enormes, entrada e saída de mercadorias e as diversas operações portuárias exigem um trabalho colectivo contínuo. Com o novo modelo de gestão à vista, às perspectivas no horizonte são melhores.

DOMBELE BERNARDO



Gabriel Bernardo trabalha há mais de 20 anos no Porto do Lobito

“Tenki Maru”, e de transporte diverso ou de carga geral de grande porte. Toda essa capacidade de recepção de navios só foi possível com a modernização e ampliação das instalações portuárias, que permitiram a reabilitação do cais existente com 1.122 metros de comprimento, pavimentação e substituição dos carris do Terminal de Contentores, equipado com uma grua eléctrica, com 414 metros de cais e uma profundidade de 14,7 metros.

A modernização e ampliação permitiram também a construção de um Terminal de Minérios, que conta com um cais de 310 metros, uma área total de cerca de 200 mil metros quadrados e capacidade para receber navios de grande porte. Este terminal, com capacidade para operar mais de três milhões de toneladas por ano, surge como uma necessidade de se exportar o minério proveniente do interior do país, assim como ser-

vir os países vizinhos, como a República Democrática do Congo e a Zâmbia. Um porto seco, directamente ligado por estrada e via-ferrea ao Porto do Lobito e ao Caminho-de-Ferro de Benguela, foi construído numa área de 90 mil metros quadrados.

Infelizmente, devido à desaceleração económica, o número de navios que atracam e de mercadorias e contentores movimentados diariamente naquela unidade portuária tem vindo a registar uma elevada diminuição.

Dados do Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística do Porto do Lobito revelam que em 2014 atracaram naquele porto 677 navios e foram movimentadas 2,8 milhões de toneladas de mercadorias e mais de 100 mil toneladas de contentores de 20 pés.

Já no ano seguinte, o número de navios que atracaram no Porto do Lobito desceu para 443, de mercadorias para 1,8 milhões de tone-

ladas e de contentores para mais de 18 mil toneladas. Dados comparativos de 2015 e de 2016 demonstram que no primeiro trimestre de 2015 o Porto do Lobito registou a entrada de 129 navios, mais de 500 mil toneladas de carga movimentada e mais de 31 mil toneladas de contentores. Já no mesmo período de 2016, este número baixou para apenas 88 navios, mais de 414 mil toneladas de carga movimentada e mais de 11 mil toneladas de contentores, o que revela que a crise económica é mundial.

No segundo trimestre de 2015, os números continuaram a baixar, na medida em que apenas 114 navios atracaram no Porto do Lobito, 373.028 toneladas de carga foram movimentadas e 18.289 contentores. Em 2016, a tendência continuou a ser a redução dos números, ou seja, apenas 88 navios entraram no Porto do Lobito, 361.579 toneladas de carga movimentadas e 9.768 contentores.

O chefe do Departamento de Operações Portuárias do Porto do Lobito, Israel Santos, olha para estes números com nostalgia, pois hoje, mesmo depois de ser

modernizado e ter sido apetrechado com nova tecnologia, são cada vez menos os navios que atracam naquela unidade portuária.

“Hoje, em termos de operacionalidade, estamos muito fracos devido à situação que o país está a viver. O porto, para operar, precisa dos importadores e se eles não têm dinheiro para importar, nós ficamos sem trabalho”, lamentou Israel Santos, que 35 anos depois de entrar para o quadro de pessoal do Porto de Lobito e ter recebido vários diplomas de mérito, já pensa na reforma.

Uma semana antes, da reportagem do **TRANSPORTES** ter estado no local, apenas cinco navios porta-contentores haviam atracado no Porto do Lobito. “Quanto mais navios recebemos, mais receitas o porto arrecada. Agora com esta situação é muito complicado”, sublinha o chefe do Departamento de Operações do Porto do Lobito, empresa que, antes da actual conjuntura, mesmo tendo no seu seio 600 estivadores, era obrigada a reforçar a sua mão-de-obra com a contratação de pessoal de empresas privadas. “Quando a situação estava boa, contratávamos estiva-

dores de empresas locais para reforçarem o nosso pessoal que fazia a carga e descarga normal da mercadoria. Nós ocupávamo-nos de questões mais complexas, como a descarga de contentores”, esclarece Israel Santos, acrescentando que, quando o cais estivesse cheio, os outros navios ficavam na contra-costa à espera.

O director do Gabinete de Comunicação institucional e imprensa do Porto do Lobito, Domingos Isata, revelou que há intenção de tornar aquela unidade portuária num porto senhorio com a concessão dos seus terminais de contentores, de minério e o porto seco a terceiros no sentido de o tornar mais rentável. “Neste momento, o Porto do Lobito é um porto operativo que realiza todas operações portuárias. Quando se tornar num porto senhorio, vai concessionar as suas instalações para obter maiores lucros por via disso”, disse. Ao passar para porto senhorio, vai ser reduzida a mão-de-obra, porque só se vai ocupar da parte administrativa que inclui a supervisão para acompanhar a realização das operações pelos concessionários.

PORTO DE LUANDA

Diversificação da produção é um desafio ao gigante da economia

Redução das importações devido à desaceleração económica provoca queda no tráfego de navios e motiva ociosidade nos cais operacionais

YARA SIMÃO

O Porto de Luanda vai nos próximos cinco anos apostar na exploração de recursos, capacidades e competências que lhe proporcionem vantagem competitiva. A estratégia da empresa enquadra-se no Programa de Diversificação da Produção Nacional para o período 2013-2017, que visa criar uma base económica sólida e diversificada e permita diminuir a dependência das exportações do sector petrolífero e das importações de produtos de consumo.

“**A frequência média de chegada dos navios de longo curso foi de 1,9 navios por dia**”

A empresa portuária, cuja actividade tem relação directa com os acordos comerciais assinados pelo Governo de Angola e também pelos agentes importadores e exportadores, junta-se assim ao esforço nacional para promover o crescimento equilibrado dos vários sectores económicos e a expansão das oportunidades de emprego.

Durante o primeiro semestre de 2016 chegaram ao Porto de Luanda 2.437 navios, 346 dos quais de longo curso e 2.091 de cabota-

gem, sendo estes últimos na sua maioria “supply boats” de apoio à actividade petrolífera.

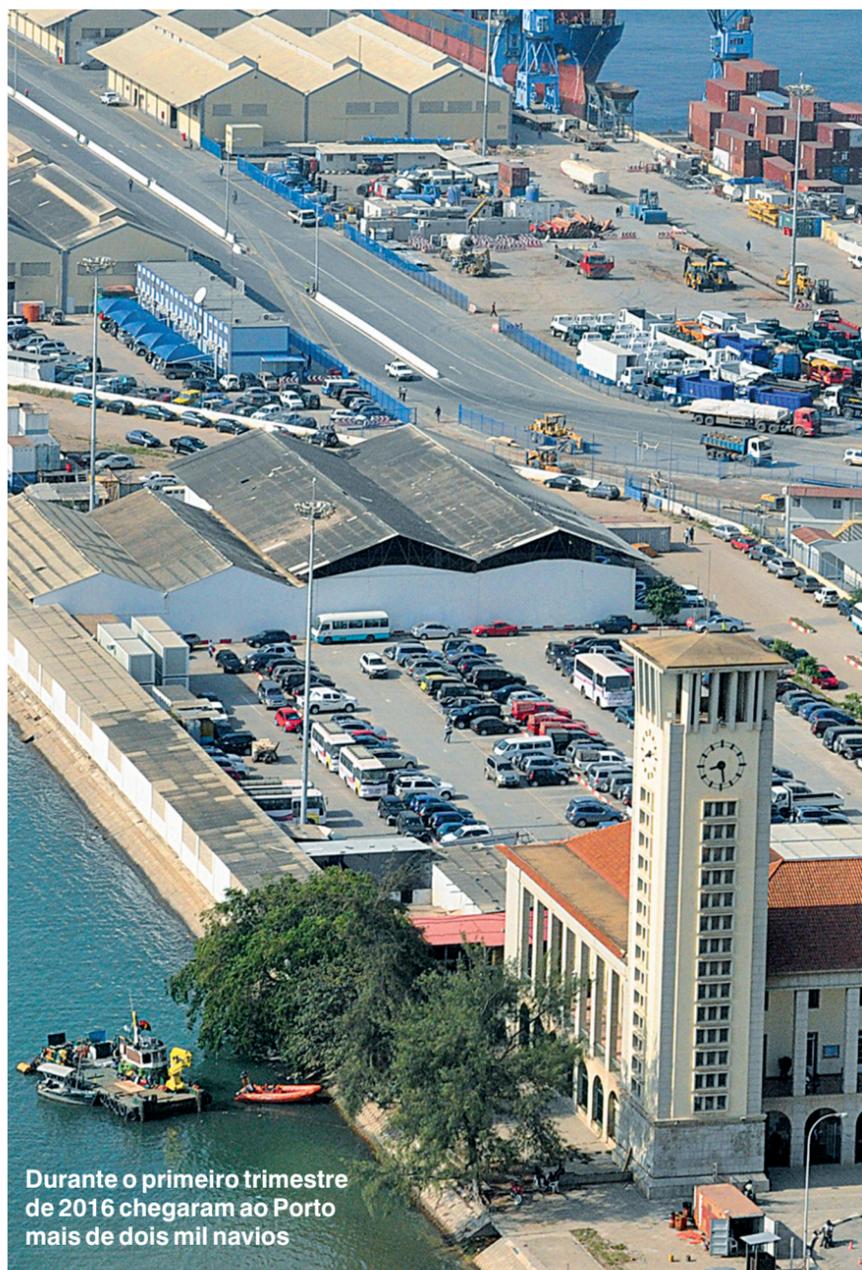
Comparativamente ao período análogo de 2015, registou-se um decréscimo na ordem dos 33,3 por cento, o que significa terem entrado menos 1.217 navios. Esta diminuição foi mais acentuada na cabotagem, que reportou uma redução de 1.083 navios.

A média mensal de navios chegados foi de 406 por mês, sendo 58 de longo curso e 348 de cabotagem. A frequência média de chegada dos navios de longo curso foi de, aproximadamente, de 1,9 navios por dia, o que representou uma queda na ordem dos 28 por cento comparados com o período homólogo de 2015, que registou uma frequência de chegada de 2,6 navios por dia. Quanto ao movimento de

navios por terminais, constatou-se que o terminal da Soportos é o detentor de maior tráfego de longo curso, tendo operado 140 navios, seguido pela Sogester, com 79 navios, e em terceiro lugar o terminal da Unicargas, com 53 navios.

Comparativamente ao primeiro semestre de 2015, registou-se uma queda de produção na ordem dos 35 por cento, que significam menos 1.699.375,02 toneladas. Ao contrário dos grãos sólidos, que registaram uma subida na ordem dos 4,00 por cento, que representam mais 18.731,08 toneladas, os outros tipos de mercadorias registaram uma queda significativa.

O movimento de contentores foi de 162.568 unidades que perfazem 221.051 TEU (contentores de 20 pés), sendo 115.409 TEU embarcados e 105.642 desembar-



Durante o primeiro trimestre de 2016 chegaram ao Porto mais de dois mil navios

cados. Quanto ao movimento de viaturas, registaram-se 4.021 unidades, sendo 3.219 ligeiras e 802 pesadas. Comparativamente ao período homólogo, houve uma redução na ordem dos 87 por cento que representam menos 27.089 viaturas.

O Porto de Luanda movimenta em maioria carga contentorizada, embora receba outro tipo de mercadorias, como carga geral a granel. Apesar do decréscimo de um total de 900 atracções em 2015, em relação às 1.135 de 2014, os na-

vios porta-contentores continuam a ser o tipo que mais escala o Porto de Luanda, num total de 550.

Várias agências de navegação em 2015 operaram, com destaque para a Delmas, Maersk e Niledutch que mais navios movimentaram.

Em 2015, foram movimentados 753.286 TEU (unidade de medida de contentores), um decréscimo de 29 por cento face aos 1.055.304 movimentados em 2014. Apesar de o terminal da Sonils receber o maior número de navios, é o que menos carga movimenta, devido à sua natureza, pelo facto de ser uma base de apoio à actividade petrolífera.

Ainda em 2015, a produção geral do Porto de Luanda cifrou-se em 8.912.469 toneladas, menos 4.148.027 do que no ano anterior, repartidas por 2.303.602 de carga não contentorizada e 6.608.868 toneladas de carga contentorizada.

Durante o ano de 2015, escalaram o Porto de Luanda 6.562 navios, sendo 900 de longo curso, com uma frequência diária de 2,5 chegadas, um decréscimo de 21 por cento em relação a 2014, em que se registaram três chegadas médias por dia. Nos navios de cabotagem, a maioria de apoio à actividade petrolífera (“supply boats”), houve 5.662 escalas, a uma média de 15,5 por dia, um crescimento de 19 por cento em relação a 2014. Devido ao abrandamento, houve um decréscimo na chegada de navios de longo curso com impacto directo nas importações.

Receitas

O Porto de Luanda aplica na íntegra o Regulamento de Tarifas Portuárias de Angola. As receitas são caracterizadas por rendimentos fixos e variáveis das concessões cobradas pelos serviços prestados pelos concessionários dos terminais.

O porto teve uma subida de um por cento nos proveitos operacionais em 2015 face a 2014. Os activos fixos pertencem e são amortizados pelo Porto de Luanda, incluindo as infra-estruturas e as super-estruturas, que são financiadas pelo Plano de Investimentos Públicos (PIP). Em 2015, o retorno do capital próprio registou uma taxa de 11 por cento, depois de se ter situado nos 10 por cento no ano anterior, mas abaixo dos 17 por cento em 2013. Apesar da diminuição

nos últimos dois anos, o Porto de Luanda tem apresentado resultados operacionais positivos, sem endividamento e com capacidade para realizar investimentos por conta própria ou com o apoio do Estado. As melhorias verificadas nos anos recentes, em termos das operações portuárias e na capacidade de resposta do porto, não escondem as dificuldades que limitam o crescimento no escoamento das mercadorias para o “hinterland”, derivadas das condições técnicas dos acessos rodoviários. Deste modo, Luanda mantém a importância enquanto maior centro de consumo do país, com 6,5 milhões de habitantes. É o principal ponto de entrada e saída de mercadorias, através do Porto de

Luanda, que continua a beneficiar da existência de tráfego cativo para satisfazer as necessidades da população residente e da indústria da província de Luanda.

A aposta permanente do Governo Central no desenvolvimento das acessibilidades rodo-ferroviárias beneficia o tráfego com origem e destino no Porto de Luanda. Encontra-se em execução o Plano Integrado de Transportes, que visa articular a circulação rodoviária, ferroviária e marítima, o que oferece já várias opções de mobilidade à população da capital. O Plano Plurianual de Investimento Público para Luanda prevê uma dotação de quase cinco mil milhões de kwanzas no sector dos Transportes entre 2016 e 2017.

“ O movimento de contentores foi de 162.568 unidades que perfazem 221.051 TEU's. ”

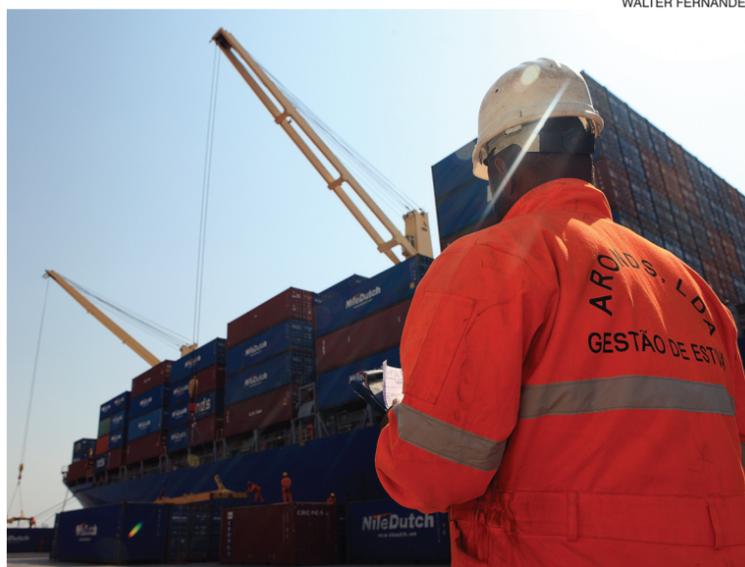


WALTER FERNANDES



WALTER FERNANDES

A empresa possui centenas de colaboradores com formação avançada



WALTER FERNANDES

O maior porto do país movimenta principalmente carga contentorizada

Concorrência

O Porto de Luanda é o principal porto marítimo de Angola e o mais movimentado, por se localizar numa baía natural, protegida do lado do mar pela Ilha do Cabo e possui excelentes condições naturais, fraca ondulação e ventos calmos.

O Porto de Luanda tem 4.046,14 metros de cais acostável, divididos por cinco terminais incluindo a plataforma logística de apoio à indústria petrolífera. Opera 24 horas por dia e dispõe de três rebocadores, cujas potências variam entre 750 e 2.500 HP. O calado máximo é de 12,50 metros com maré cheia, com a profundidade ao longo do cais a variar entre os 10,5 metros e os 12,5 metros, à excepção do terminal de cabotagem, cujo calado é de 3,5 a 5,5 metros.

Os principais concorrentes do Porto de Luanda são Ponta Negra, na República do Congo, Walvis Bay, na Namíbia, que têm investido na expansão de infra-estruturas e na aquisição de pórticos de contentores.

Os investimentos realizados nas infra-estruturas portuárias pelos concessionários têm permitido melhorias nos serviços prestados e a redução dos tempos de espera dos navios.

O Porto de Luanda é, a par das empresas portuárias do Lobito, Cabinda e Namibe, uma das principais portas de entrada no país por via marítima.

Catalisador do desenvolvimento e criação de empregos

O Porto de Luanda é visto como um dos principais catalisadores do desenvolvimento, pela sua capacidade produtiva, criação de emprego e constante procura de eficiência para tornar as trocas comerciais com o exterior mais benéficas para a região.

O Porto de Luanda dispõe de sistemas informáticos de apoio ao negócio e de uma ferramenta acoplada ao Sistema de Gestão Comercial Portuária que permite a desmaterialização dos processos das Alfândegas. Esta ferramenta apresenta vantagens de controlo e optimização da qualidade da informação produzida pelo Sistema de Gestão de Portarias.

Este gigante económico do País conta com um universo de 460 colaboradores, sendo 361 do sexo masculino e 99 do sexo feminino, definidos por um doutorado, 12 mestres, 7 pós-graduados, 99 licenciados, 44 bacharéis, 148 técnicos médios e 146 técnicos básicos.

Cabotagem marítima

A cabotagem marítima de Luanda é também uma fonte de receitas para o Porto, através do serviço adicional prestado aos clientes, tornando o custo das mercadorias mais cessíveis, porque quando maior o volume da carga, menor é o preço para a população. A cabotagem pretende

contribuir para o descongestionamento no trânsito, ao potencializar ligações directas com o Norte do país, uma alternativa rápida e cómoda alternativa ao transporte rodoviário, com impacto positivo na redução da sinistralidade.

Este sector pode também contribuir em muito para a economia, tanto pela a redução dos tempos de viagem como pelos mais de

1.400 postos de trabalho directos e indirectos projectados. Potencializa ainda a actividade económica, o turismo e o lazer.

Outra aposta do Governo é desenvolver a Secil Marítima como companhia nacional para promover o relançamento do transporte de cargas. Neste sentido, os portos angolanos são vistos como portas para os corredores de mo-

bilidade interna, já que o território é repartido em quatro “hinterlands” portuários (zona de cobertura). O Porto de Luanda enquadra-se no Corredor Norte-Centro, o qual apresenta um forte potencial de crescimento económico através do desenvolvimento de actividades ligadas à agricultura e à indústria. Pela sua localização, no centro da capital do país e com

acesso a um “hinterland” de enorme potencial de desenvolvimento, o Porto de Luanda apresenta uma localização privilegiada, quer para a própria província de Luanda, quer para a totalidade do País. As características naturais do porto, com ondulação fraca e ventos calmos, facilitam as operações de manobra e acostagem dos navios.



WALTER FERNANDES

Este gigante económico do país é visto como um dos principais catalisadores do desenvolvimento pela sua capacidade produtiva e criação de emprego

NOVA ERA

“ Quando fui chamado, tinha ideia dos desafios face às circunstâncias e às mudanças que ocorreram no mercado ”

Secil “comanda” o transporte de mercadorias China-Angola

O Executivo quer relançar a empresa com a linha de crédito do gigante asiático



Carlos Marçal quer deixar a tesouraria da empresa estável

RODRIGUES CAMBALA |

A Secil Marítima é, a partir de agora, a gestora de toda a cadeia logística da China para Angola, num projecto que envolve 37 empresas e instituições públicas do sector da Energia e Águas, estradas e aéreo-portuário.

O presidente do Conselho de Administração da Secil, Carlos Marçal, disse ao Caderno **TRANSPORTES** que, com a linha de financiamento da China, a Secil vai ser a responsável pelo transporte de todas as mercadorias das empresas públicas. “Estamos a trabalhar no sentido de

os contratos das empreitadas salvaguardarem o estipulado no Decreto 143/2010, para que a Secil tenha a garantia de transportar estas mercadorias”, acrescentou Carlos Marçal.

O Executivo tenciona alavancar a Secil com a linha de crédito da China. Um estudo realizado em 2012, com a finalidade de relançar a Secil, concluiu que a empresa necessita de 30 milhões de dólares para voltar aos tempos áureos.

A empresa de Transporte Marítimo de Angola (TMA Express) é uma unidade de negócio da Secil que se dedica ao transporte de passageiros. Nesta primeira fase, transporta 30 mil passageiros por mês da parte Sul de Luanda

para o centro da cidade.

As cinco embarcações têm estado a contribuir para a solução de alguns problemas de trânsito em Luanda. “O volume de negócio é significativo e os números estão acima das expectativas”, adiantou Carlos Marçal, para referir que continua em carteira a construção de terminais para transportar passageiros a partir do Norte de Luanda.

A companhia angolana está a estabelecer uma parceria com a empresa Mediterranean Shipping Company (MSC), para o transporte de carga contentorizada. O objectivo é criar uma empresa angolana, detida maioritariamente pela Secil,

para o transporte de carga em contentores. Carlos Marçal assegura que o acordo está feito, mas falta alguma regularização dos trâmites processuais.

Mercado petrolífero

A companhia angolana pretende entrar no mercado de transporte de petróleo, tão logo organize a sua estrutura que vai explorar este segmento. Segundo o PCA da Secil, a empresa vai adquirir dois barcos, que já estão incluídas no Programa de Investimentos Públicos (PIP), para ao mesmo tempo transportar mercadorias e passageiros.

Estes barcos vão navegar na zo-

na Norte de Angola, entre Cabinda e o Soyo, devido à descontinuidade territorial e à dificuldade que os camiões de carga encontram para passar a fronteira com a RDC. “A construção dos navios está para breve”, disse Marçal, sublinhando que se pode recorrer a navios fretados, mas a escassez de divisas pode afectar a rentabilidade.

Com o financiamento da linha de crédito da China, os terminais de Cabinda e do Soyo vão ser construídos ainda este ano. Carlos Marçal e a sua equipa de direcção foram nomeados há seis meses, mas olham com esperança o futuro da Secil, que tem forte uma concorrência das maiores companhias de transporte de mercadorias do mundo que vêm a Angola, como a Maersk, a CMA e a CGM.

Antes de terminar o seu mandato, Carlos Marçal pretende deixar a tesouraria estável, suprir a carência de meios e de recursos humanos e trabalhar para a empresa dar lucros ao Estado. “Quando fui chamado, tinha ideia dos desafios face às circunstâncias e às mudanças que ocorreram no mercado. Estava consciente da conjuntura que o país vive, pois é possível aproveitar as adversidades, para poder gerar as oportunidades”, argumenta.

“Estamos confiantes”

Fundada em 1963, a Secil Marítima tinha como objectivo fazer o transporte de cabotagem a nível costeiro, essencialmente virado para o transporte de cimento. Após aumentar a frota, começou a fazer o transporte de carga a longo curso. Em 1975, após a independência, a Secil continuou a funcionar com capital português e norueguês. Em 1978, o Estado angolano nacionalizou as acções da parte portuguesa. “Começamos a ter algum declínio na actividade, por razões que têm a ver com a pouca protecção dos armadores nacionais, crédito malparado junto dos principais importadores, acúmulo de dívidas no exterior do país e escassez de divisas”, afirmou o PCA da Secil.

publicidade

SE IL marítima SA
A Companhia de Bandeira

A Secil Marítima SA transporta a sua carga, de forma segura, rápida e a preços competitivos. Asseguramos um serviço completo de porta a porta estando interligados com os maiores portos em perfeita harmonia com os nossos parceiros.

Como armador providenciamos o transporte de mercadorias e passageiros e como “Gestor de Navios” também oferecemos suporte ao sector petrolífero.

Os nossos serviços OSVs sempre perto de si

SE IL marítima SA

Contactos:
Avenida 4 de Fevereiro, 42 / 1ª
5910 Luanda / Angola
Tel: +244 922602569 / +244 922514306 / +244 924115197
e-mail: geral@secilmaritima.com
www.secilmaritima.com

Oferecemos Mobilidade, Melhorando a qualidade de vida de todos

Organizamos Eventos Particulares e Turísticos

TMA EXPRESS

Contactos:
Rua da Missão, Nº14
Luanda / Angola
Tel: +244 222714323 / +244 995278683
e-mail: reservas@tma.co.ao
www.tma.co.ao

publicidade

APOIO FIRME NA CERTIFICAÇÃO DOS NEGÓCIOS MARÍTIMOS

CNC
ANGOLA

LARGO 4 DE FEVEREIRO - PALÁCIO DE VIDRO 5º ANDAR
TEL: 222 31 10 67 - 222 31 10 97 - 222 31 00 70

SOYO

Porto cresceu ao longo dos tempos

Uma infra-estrutura que serviu a actividade da frota pesqueira russa

O Porto do Soyo (Mpinda), localizado próximo da foz do rio Congo, tornou-se um importante porto no comércio do século XVI. A comunidade de portugueses utilizava esse porto para o comércio de escravos, marfim e cobre.

Um inquérito real de 1548 revelou que mais de quatro mil escravos saíam por ano do Porto de Mpinda para a colónia de São Tomé e depois para o Brasil.

A empresa portuária do Soyo foi criada pelo Despacho Conjunto n.º 65/79, de 18 de Janeiro, dos Ministérios do Plano, dos Transportes e Comunicações e das Finanças.

A empresa surgiu em simultâneo com o que é hoje a Unidade de Produção do Porto do Soyo, ambos com a designação de Ponte-Cais e dependentes da antiga Inspeção de Exploração dos Portos do Norte, actualmente Porto de Cabinda, unidades que logo após a Independência Nacional foram nacionalizadas pelo Governo angolano.

Antes da nacionalização, eram infra-estruturas pertencentes ao governo colonial e serviam para o escoamento de café, coconote, óleo de palma, gergelim, ginguba e amendoim.

A Ponte-Cais do Nôqui foi construída em 1956 pela empresa portuguesa Somague e a Ponte-Cais do Soyo por comerciantes portugueses que à época residiam no Soyo. De 1978 a 1979, a Ponte-Cais de Nôqui teve como encarregado José António, antigo funcionário da Inspeção de Exploração dos Portos do Norte, nomeado pelo então director da empresa, Arsenio Neto.

Em 1976-1977, Estevão Simão Helena foi o encarregado da Ponte-Cais do Soyo. Em Novembro de 1978, Abel Paulo foi transferido da Inspeção de Exploração dos Portos do Norte, em Cabinda, para a Ponte-Cais do Soyo, como taxador, com Marcos Sebastião, que chegou ao Soyo três meses depois como encarregado.

Nesse mesmo ano, por acordo verbal dos ministros dos Transportes e Comunicações e dos Petróleos e Energia, a Sonangol financiou a construção de um cais acostável.

Com um comprimento de 200 metros, servia a frota pesqueira russa, que entregava o produto da captura ao sector das pescas para o abastecimento da população da província, já que os navios da frota pesqueira encontravam dificuldades para acostarem no Soyo.

Visando adaptar a firma à legislação em vigor sobre as empresas do Estado, por decisão do Governo foi transformada em 2010 em Empresa Pública e em 9 de Junho do mesmo ano nomeado o seu Conselho de Administração, por Despacho Conjunto n.º 162/10, de 6 de Outubro, dos Ministérios da Coordenação Económica, das



Porto de Soyo, na foz do rio Zaire, foi sempre um importante local de comércio

O Porto de Mpinda serviu para os colonos escoarem café, coconote, óleo de palma, gengibre, ginguba e amendoim

Finanças e dos Transportes (órgão de tutela). Como resultado das mudanças que o Ministério dos Transportes empreendeu desde 2011 e com base na nova filosofia de desenvolvimento das empresas públicas, no dia 26 de Abril foi inaugurada a sede da empresa, em acto presidido pelo actual ministro dos Transportes, Augusto da Silva Tomás.

A conclusão da primeira fase de construção do Porto Seco do Soyo ocorreu em 2012, consistindo na terraplenagem e vedação do terreno afecto ao mesmo. Um ano depois, deu-se a nomeação e tomada de posse do actual Conselho de Administração para o quinquénio 2013/2018.

Porto do Amboim

O Porto do Amboim foi construído para exportar o café que chegava nos comboios do Caminho-de-Ferro do Amboim. Se Lândana era considerado o porto madeireiro, este era o porto cafeeiro, batendo o Ambriz.

Existem registos que indicam que em 1930 o porto recebeu 98 vapores, 30 veleiros e manipulou 548.231 toneladas de carga, na

Empresa de Transportes Públicos de Cabinda

A primeira fase da Independência Nacional, com a situação de guerra que país viveu após o acto de proclamação, agravada pela fuga da quase totalidade dos empresários dos transportes rodoviários, levou a uma rápida instalação de empresas de transportes públicos, sem que se tomasse em consideração a necessidade, então secundária, de dar forma legal à criação das mesmas, de modo a satisfazer as carências desta tipologia de circulação de pessoas.

Consta, no entanto, que na segunda metade da década de 70 do século passado existiu uma estrutura empresarial que veio dar lugar à criação da ETP-Cabinda (Empresa de Transportes Públi-

cos de Cabinda) como unidade do Estado angolano.

Nos termos da lei angolana em vigor, a ETP-Cabinda foi constituída no dia 4 de Maio de 1979, por Despacho n.º 94/79, de 4 de Maio, do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Com sede ainda na Rua do Comércio, no Bairro Lombo-Lombo, na cidade de Cabinda, pode mesmo dizer-se que esta firma foi a única sobrevivente das ETP que foram criadas no país desde 1979.

Apesar das dificuldades na recuperação da sua reserva de meios rolantes inoperantes, a empresa continua firme e a dar o ar da sua graça no transporte colectivo de passageiros.

sua maioria café. Esta infra-estrutura, apesar das excelentes condições, nunca se impôs como um grande porto.

Em 1979, foi criada a Empresa Portuária do Amboim, abreviadamente designada por Porto do Amboim-EP, ao abrigo do Despacho Conjunto n.º 63/79, de 18 de Janeiro, dos Ministérios do Plano, dos Transportes e Comunicações e das Finanças, no âmbito da separação do Caminho-de-Ferro do Amboim (CFA), com sede na cidade de Porto Amboim, província do Cuanza Sul.

Ao longo da sua história, a Empresa Portuária do Amboim passou por diversas mudanças.

Em 24 de Julho de 1997, devido ao estado avançado de degradação da ponte-cais, foi forçada a paralisação da carga e descarga

de mercadorias, passando o porto a receber apenas petroleiros da Sonangol, que abasteciam o “stock” de combustíveis para a província do Cuanza Sul e para a região centro-sul do país.

Nos anos de 2003 e 2004, foram apresentados o diagnóstico da empresa, o programa de acção e os termos de referência que apontavam para a ampliação da nova ponte-cais, com o intuito de serem retomadas as actividades comerciais.

Acordo de parceria

Em Abril de 2008, foi assinado um memorando de entendimento entre o Instituto Marítimo e Portuário de Angola e a Intraco, Lda., com vista a elaborar um estudo técnico para a construção de um

novo porto de raiz dentro do Programa “Construir, Operar e Transferir”.

Com grandes ambições estratégicas em termos de modelo de negócio empresarial, o acordo incluía a construção de novas vias terrestres de acesso projectadas para a baía a sul de Porto Amboim, onde já operavam a Sonangol e a Paenal.

A actividade da empresa estava virada para a prestação de serviços administrativos e para a cobrança de taxas de atracação de navios, que exerciam actividades na área de jurisdição do porto.

O Ministério dos Transportes orientou para a construção do novo edifício administrativo do Porto do Amboim com vista a conferir uma maior comodidade aos trabalhadores.

Foram realizados estudos preliminares para a construção do novo porto de águas profundas, que iria dotar a empresa de um bom cais para navios de carga de grande porte e munido de equipamentos modernos.

O projecto foi um importante passo do Governo de Angola na realização das prioridades de diversificação da economia para o desenvolvimento, criando oportunidades de emprego e complementando os Portos de Luanda e do Lobito, sendo também uma boa opção para o empresariado nacional.

Estando em forja o projecto de construção do novo Porto Comercial (porto de águas profundas), estão lançadas as premissas para a empresa dotar-se de capacidade para fazer face aos desafios relacionados com a actividade económica da região, na perspectiva de uma melhoria da eficiência e de modo a atingir os padrões internacionalmente aceites na operação portuária e no desenvolvimento dos serviços.

E M B A R Q U E

APRESENTAÇÃO

O Caminho de Ferro de Benguela – EP, foi fundado em 1902, com a sua sede no Município do Lobito, e tem uma extensão de linha de 1.344km, do Lobito ao Luau, passando pelas províncias de Benguela, Huambo, Bié e Moxico, até à fronteira com a República Democrática do Congo, num total de 68 estações.

PARASI

O Caminho de Ferro Benguela-EP, tem como objectivo principal, o transporte de passageiros e mercadorias. Ainda nestes serviços de passageiros, temos Comboios Especiais ou Turísticos em carruagens com mais de 100 anos de existência, tudo para lhe proporcionar momentos de lazer e prazer, do passado, presente e do futuro.

O SEU CONFORTO

Temos carruagens que se ajustam a todas as classes: 1ª, 2ª e económica.

ASUA MERCADORIA

Transportamos produtos não perecíveis em vagões abertos, fechados e porta-contentores.

No Lobito, despacha-se mercadoria na Estação do Lobito-M (de 2ª Feira a Sábado)

FACILIDADE DE ACESSO

Os bilhetes de passagem, obtém-se em todas Estações.

Comboios de passageiros nos seguintes itinerários e horas de partida:

- Bimbas-Lobito – 05:30h
- Lobito-Bimbas – 17:10h
- Lobito-Huambo – 06:00h
- Huambo-Kuito – 09:00h
- Kuito-Luena – 04:00h
- Luena-Luau – 06:00h

N E S T A V I A G E M

O SEU PARCEIRO NA ECONOMIA

- PASSAGEIROS
- MERCADORIAS



O SEU PARCEIRO NO TURISMO

- CONFORTO
- AS PARAGENS MAIS EXÓTICAS



E NO DESENVOLVIMENTO

- FIÁVEL
- SEGURO



U N I M O S A N G O L A

LIGAMOS O CLÁSSICO

COM O MODERNO

