



Transportes Públicos

Operadoras ainda devem ao Estado

Durante o quadriénio 2008-2012, o Ministério dos Transportes (Mintrans), distribuiu 3 755 autocarros às operadoras de transportes públicos rodoviários do país, devendo as empresas pagá-los num período de 72 meses, mas, segundo Freitas Neto, director nacional de transportes rodoviários, grande parte dos beneficiários estão longe de cumprir o compromisso, uma vez que faltam mais ou menos 16 meses para o fim do prazo estabelecido. Entretanto, no que concerne ao Programa Nacional de Transporte Marítimo de Passageiros para Luanda (ferryboats), que segundo o Mintrans será alternativa para os constrangimentos que se vivem no trânsito da capital do país, sabe-se que foram investidos mais de 34 milhões de euros na aquisição de 4 embarcações no reino de Espanha.

José Maurício

jozemaurocio.economiaemercado@gmail.com

Em Angola existem mais de 200 operadoras de transportes registadas e, anualmente, a Direcção Nacional de Transportes Rodoviários tem licenciado, em média, 700 veículos. Porém, a funcionalidade do sector ainda é deficitária, principalmente ao nível dos transportes públicos da capital do país. No sentido de dinamizar o sector, o Ministério dos Transportes, nos últimos quatro anos, desembolsou 471 milhões 692 mil 331 dólares para a aquisição de cinco mil autocarros, dos quais já foram entregues 3 755 às operadoras, acto



que faz parte do Programa Nacional de Importação e Distribuição de Autocarros Urbanos, Intermunicipais e Interprovinciais para os serviços dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros, em todo país. O programa beneficiou as transportadoras urbanas com 1 550 autocarros, sendo que as que prestam serviços municipais receberam 805 veículos e as operadoras ligadas à actividade interprovincial ganharam 1 400 unidades.

A acção, de acordo com o director nacional dos Transportes Rodoviários, Freitas Neto, tem como finalidade garantir a mobilidade das populações por intermédio dos transportes rodoviários em toda a dimensão territorial de Angola, uma vez que tem havido melhoria nas

No sentido de dinamizar o sector, o Ministério dos Transportes, nos últimos quatro anos, desembolsou

471 milhões 692 mil 331

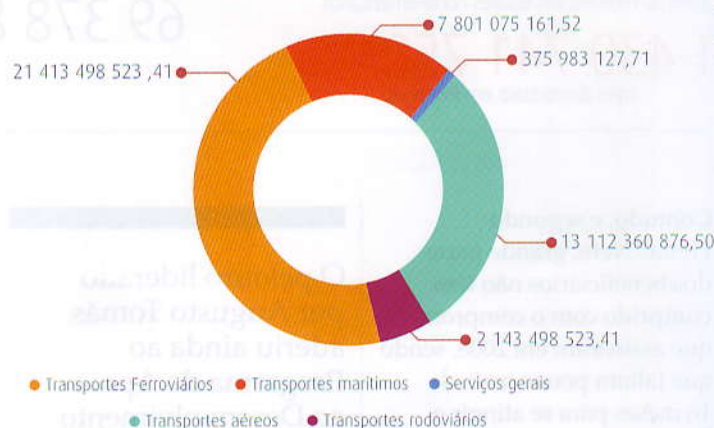
dólares para a aquisição de cinco mil autocarros, dos quais já foram entregues 3 755 às operadoras, acto que faz parte do Programa Nacional de Importação e Distribuição de Autocarros Urbanos, Intermunicipais e Interprovinciais para os serviços dos transportes públicos colectivos regulares de passageiros em todo país.

condições das estradas, o que permite às companhias chegarem a locais onde anteriormente não era possível.

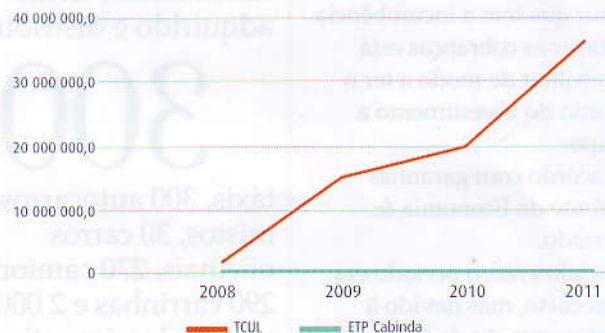
As empresas que beneficiaram desse apoio social do Estado, entretanto, tiveram que demonstrar, à partida, que, dentre os requisitos, possuem condições para fazer o retorno do valor dos meios adquiridos, em percentagem acordada entre as partes, mas num prazo máximo de 72 meses.

Segundo Freitas Neto, grande parte dos beneficiários não têm cumprido com o compromisso que assinou em 2008, sendo que faltam pouco mais de 16 meses para se atingir o fim do período estabelecido.

Investimentos efectuados no ramo dos transportes durante o exercício económico de 2012 (Akz)



Passageiros transportados pela TCUL e ETP Cabinda



Perspectivas de criação de emprego nas empresas do sector dos transportes de 2013 até 2017

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Geração de emprego	4 168	956	3 240	34 732	39 942	45 933	55 120	66 144	82 680

Fonte: Ministério dos Transportes, Gabinete de Estudo, Planeamento e Estatística, Relatório de Sistema de Monitorização dos Indicadores de Gestão do Sector dos Transportes, Luanda 2012

Programa do Executivo de apoio ao desenvolvimento das actividades económicas de pesca, pecuária e desenvolvimento rural ao nível nacional e de fortalecimento do sub-sector dos transportes rodoviários

Aquisição de autocarros mistos

27 098 883,18
valor do contrato em dólares norte-americanos

2 709 888 318,00
valor do contrato em kwanzas

Aquisição de motociclos

3 475 000,00
valor do contrato em dólares norte-americanos

347 500 000,00
valor do contrato em kwanzas

Aquisição de carrinhas cabine simples

4 648 850,00
valor do contrato em dólares norte-americanos

464 885 000,00
valor do contrato em kwanzas

Aquisição de táxis

6 650 100,00
valor do contrato em dólares norte-americanos

665 010 000,00
valor do contrato em kwanzas

Aquisição de carros oficinas

7 851 601,62
valor do contrato em dólares norte-americanos

785 160 162,00
valor do contrato em kwanzas

Aquisição de carrinhas cabine dupla

5 347 005,00
valor do contrato em dólares norte-americanos

534 700 500,00
valor do contrato em kwanzas

Aquisição de camionetas de 3,5ton

14 307 417,50
valor do contrato em dólares norte-americanos

1 430 741 750,00
valor do contrato em kwanzas

Total do valor em dólares norte-americanos

69 378 857,30

Total do valor em kwanzas

6 937 885 730,00

► Contudo, e segundo Freitas Neto, grande parte dos beneficiários não têm cumprido com o compromisso que assinaram em 2008, sendo que faltam pouco mais de 16 meses para se atingir o fim do período estabelecido. Neste sentido, a empresa do sector que tem a incumbência de fazer as cobranças está a trabalhar de modo a ter o retorno do investimento a tempo.

De acordo com garantias da fonte da Economia & Mercado.

"Inicialmente, o período era mais curto, mas devido à implementação do Programa de Apoio às Actividades Económicas, este foi alargado para 72 meses, ou seja, quatro anos. Assim, garantimos uma maior flexibilidade em função do contexto bastante difícil

O pelouro liderado por Augusto Tomás aderiu ainda ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento das Actividades Económicas, tendo adquirido e distribuído

300

táxis, 300 autocarros mistos, 30 carros oficinais, 270 camionetas, 290 carrinhas e 2 000 motociclos, investimento que custou aos cofres do Estado 69 milhões 378 mil 857 dólares e 30 cêntimos.

que se vive para a mobilidade das pessoas e dos agentes económicos do país", adianta a fonte.

Ainda de acordo com Freitas Neto, o principal objectivo do Ministério dos Transportes é melhorar a actuação dos transportes públicos, fazendo com que um maior número de cidadãos utilizem estes meios, contrariando a actual conjuntura.

Mais investimento no sector

O pelouro liderado por Augusto Tomás aderiu ainda ao Programa de Apoio ao Desenvolvimento das Actividades Económicas, tendo adquirido e distribuído 300 táxis, 300 autocarros mistos, 30 carros oficinais, 270 camionetas, 290 carrinhas e 2 000 motociclos, num investimento que custou aos

Em Março de 2012, o Executivo angolano aprovou contratos de construção e fornecimento de quatro embarcações rápidas com capacidade de

800

passageiros, bem como a construção e exploração de terminais marítimos para embarque e desembarque de passageiros na capital do país, investimento que custou aos cofres do Estado 34 milhões 296 mil 192 euros.

Programa nacional de importação e distribuição de autocarros urbanos, intermunicipais e interprovinciais para os serviços de transportes públicos coletivos regulares de passageiros em todo o país (em USD)

Aquisição de Autocarros urbanos

156 365 981,00

Aquisição de Autocarros intermunicipais

54 918 650,00

Aquisição de Autocarros interprovinciais

260 407 700,00



cofres do Estado 69 milhões 378 mil 857 dólares e 30 centimos.

No mesmo período, foram também retribuídas 1500 viaturas àqueles cidadãos que viram os seus meios destruídos devido à guerra e, para o efeito, o Mintrans gastou 76 milhões 313 mil dólares.

No entanto, a iniciativa de distribuir autocarros às operadoras pelo Estado não tem sido vista como de bom-tom por alguns círculos, sendo que esses defendem que deviam ser as próprias companhias a comprar os meios. Em alternativa, uma fiscalização rigorosa seria o desejável.

Freitas Neto justifica que o seu Ministério activou o seu lado social porque Angola, à semelhança de alguns

Para Teresa Muro, directora Nacional do Gabinete de Estudo, Planeamento e Estatística do Ministério dos Transportes, é pouco provável que as actividades de transporte de passageiros por via marítima arranquem este ano, uma vez que os meios ainda não se encontram em solo angolano, pois estão a ser montados no reino de Espanha. Assim sendo, a previsão daquela responsável é que no primeiro trimestre de 2014 se inicie a actividade.



países, esteve submetida a um longo período de guerra, em que as infraestruturas foram destruídas, levando a que a população e os agentes económicos ficassem sitiados, mas com a alteração do cenário, houve um boom na mobilidade das populações em todos os sentidos, com maior concentração nos pólos urbanos e nas capitais, o que forçou esta acção.

Ligar o litoral com transportes marítimos

Apesar de tudo, as melhorias estão longe de irem ao encontro do desejável e, nesse sentido, em particular devido aos graves problemas de transportes nos maiores centros urbanos, o Governo lançou o projecto de transporte marítimo de passageiros (ferryboats) para



► todas províncias do litoral, em 2008, o qual contempla a construção de infraestruturas marítimas, terrestres e equipamentos afins. Luanda, neste âmbito, será a primeira beneficiária, em função da sua condição de capital e da pressão populacional, sendo que, até 2015, o programa pretende estender-se a toda a costa do país.

No entanto, pouco parece ter sido feito até à data, embora em Março de 2012, o Executivo angolano tenha aprovado contratos de construção e fornecimento de quatro embarcações rápidas com capacidade para 800 passageiros, bem como a construção e exploração de terminais marítimos para embarque e desembarque de passageiros na capital do país, investimento que terá custado aos cofres do Estado 34 milhões 296 mil 192 euros. De acordo com Victor Alexandre de Carvalho,

director-geral do Instituto Marítimo e Portuário de Angola, as embarcações, denominadas “catamarãs”, duas com capacidade de transportar 135 passageiros e as outras com cada 265 lugares vão começar a funcionar ainda em Novembro do corrente ano. Será?!

Para Teresa Muro, directora Nacional do Gabinete de Estudo, Planeamento e Estatística do Ministério dos Transportes, é pouco provável que as actividades de transporte de passageiros arranquem nessa data, uma vez que os meios ainda não se encontram em solo angolano, pois estão a ser montados no reino de Espanha. Assim sendo, a previsão daquela responsável é que no primeiro trimestre de 2014 se inicie a actividade.

Quanto à construção dos terminais, segundo Victor de Carvalho, serão construídos sete, mas três já estão em

fase conclusiva, sendo que as linhas vão ligar a zona sul ao norte de Luanda e as regiões beneficiadas serão a Ilha, com dois, e a Chicala, Benfica, Museu da Escravatura, Mussulo e Macoco, na ilha do Mussulo, todas com um terminal cada.

Gestão entregue à parceria público-privada

O plano é para que as embarcações funcionem durante 24 horas por dia, mas com maior movimentação nas horas de ponta, sendo que nos períodos em que não se justificar a sua permanente circulação, elas não se vão movimentar, isso no sentido de não haver gastos desnecessários, explica o director-geral do Instituto Marítimo e Portuário de Angola.

Este interlocutor avança que foi feito um estudo de viabilidade das rotas,

horários e das taxas a serem cobradas por passageiro, isso para que a população não seja prejudicada.

Sendo assim, o modelo que se prevê é de o Estado comparticipar na comercialização dos bilhetes, assim como acontece nos combustíveis e autocarros, não pagando o passageiro a taxa real.

A entrada em funcionamento dos ferryboats, na opinião do director-geral do Instituto Marítimo e Portuário de Angola, fará com que, por exemplo, as pessoas que vivem no Benfica e tencionam ir ao centro da cidade façam o percurso em cerca de 30 minutos, o que poderá minimizar o forte tráfego rodoviário que há na cidade. “Esse tipo de transporte trará vantagens na produtividade nacional, assim como na saúde das pessoas, sendo que elas ficarão longe do stress”, conclui Victor de Carvalho. **8**