

Todos
os caminhos
nos levam
ao futuro.



GOVERNO DE
ANGOLA

Ministério dos Transportes

INDICE

ABERTURA

VISÃO

MISSÃO

VALORES

PASSADO (1976–2017)

Contexto de criação

Histórico de lideranças

PRESENTE (2018–2022)

Estrutura actual

Serviços centrais chaves

Institutos públicos

Órgãos reguladores

Sector empresarial público

DESAFIOS DE CONTEXTO

Subsector de Aviação Civil

Subsector de Transporte Rodoviário

Subsector Ferroviário

Subsector Marítimo– Portuário

Sector de Logística

FUTURO DO SECTOR

A Visão

Conformação com visão Africana 2063

Conformação com postulados da ONU

PRÓXIMO PASSO

Linhas orientadoras

A mobilidade transformada

ABERTURA

*Caros Leitores, Colaboradores, Parceiros
e Fornecedores*

Chegamos este ano de 2020, a uma interessante etapa: estamos a celebrar 44 anos, no meio de um desafio sanitário global que nos desafia a repensar o Sector dos Transportes, a Economia Nacional e Global, o futuro das organizações e mais importante das pessoas, dos cidadãos.

Com efeito, desde a criação deste Sector, no ano de 1976, um ano depois da celebração da independência nacional, os pais fundadores procuraram colocar, na agenda política, a questão da mobilidade dos cidadãos na nova Angola Independente.

Operacionalizaram, especialmente no período de 1976 a 1992, plataformas de transportes dentro de um sistema de economia centralizada, com a existência fundamental de operadores estatais.

De 1992 a 2017, já com o advento da economia de mercado, mas num contexto de retomada de conflito armado e de ciclos fiscais adversos, o Ministério dos Transportes coordenou programas de desenvolvimento e melhoria das infra-estruturas de transporte, consideradas, ao longo dos anos, prioritárias, nomeadamente nos domínios aéreo, marítimo e ferroviário, que hoje conhecem consolidação.

Com base num diagnóstico realizado ao Sector sobre o período de 2015 a 2018, antes da nossa liderança neste Ministério, por exemplo, algumas preocupações ainda constituem pontos de agenda fundamentais:

- a)** No domínio da aviação civil – era necessário iniciar, entre outros, acções de transformação e reestruturação da TAAG em sociedade anónima, garantir a melhor capacidade operacional e eficiência com cisão ENANA e promover melhor customer service e customer experience na TAAG;

- b)** No domínio ferroviário – reduzir a base de subsídios operacionais para funcionamento das empresas dos caminhos de ferro, a expansão da rede dos caminhos de ferro e desenvolver o modelo de concessão e exploração do transporte ferroviário, com prioridade para as mercadorias;

c) No domínio do transporte rodoviário – diminuir os índices de sinistralidade, implementando o quadro normativo do Sistema Regulamentar Harmonizado de Transportes Rodoviários do TTTFP – Programa Tripartido de Facilitação dos Transportes e Trânsito, bem como desconcentrar a gestão e administração do transporte colectivo urbano para a tutela dos órgãos locais;

d) No domínio Marítimo–Portuário – reabilitar as infra-estruturas de apoio à actividade marítima e portuária, bem como construir os novos portos, bem como promover o seu apetrechamento e adequar o enquadramento legal, visando a eficiência e a competitividade dos portos nacionais, por via da extensão do conceito porto senhorio a todos os portos nacionais;

e) No domínio logístico – assegurar à implementação da Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

Para o efeito, hoje o sector prioriza, para responder àqueles desafios, às directrizes do **Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN)** para o período 2018–2022, no âmbito do qual estão definidos os objectivos e metas das prioridades vigentes por parte do Executivo. quatro frentes: elevar o nível de serviço e de comodidade nos aeroportos, desenvolver as infra-estruturas necessárias ao funcionamento do transporte marítimo, melhorar as condições de navegabilidade fluvial e desenvolver o transporte ferroviário urbano, como se nota:

- No âmbito **Subsector Ferroviário**, por exemplo, estamos na fase embrionária da criação **rede nacional de transporte ferroviário** e a consolidar o modelo que irá permitir a atracção e introdução do sector privado, complementando o esforço de investimento público já realizado nas infraestruturas e meios neste subsector;
- No **Subsector Aéreo**, temos encetado esforços de regulação efectiva e de segurança do sector em todo o País, com a criação dos Institutos Reguladores, como a ANAC e a ANIPAA, a materialização da cisão da ENANA dando origem à SGA e ENNA, bem como a transformação da TAAG em sociedade comercial, retirando os impedimentos que inibiam um maior envolvimento do sector privado, de forma sustentável, reforçando o sector e contribuindo para a sua maior credibilidade internacional e contribuição para a economia nacional;

- No **Subsector Marítimo-Portuário**, estamos envolvidos no aumento da capacidade institucional e de coordenação multidisciplinar, à luz dos princípios e paradigma internacional, com vista a tirarmos maior partido do nosso potencial marítimo e marinho, bem como na construção e reabilitação de infra-estruturas de apoio à actividade marítima e portuária, promovendo o seu apetrechamento, visando a eficiência e a competitividade dos portos nacionais, quer a nível nacional, quer a nível regional e internacional;

- No **Subsector Rodoviário**, temos apoiado a implementação, através dos Governos Locais, os Planos de Mobilidade e Transportes Provinciais, sendo uma das componentes o aumento da frota de transportes colectivos em curso, bem como reformas estruturais importantes a nível da regulação da actividade de transportes colectivo de passageiros, do transporte de mercadorias bem como no exercício da actividade de importação e comercialização de veículos, e a introdução dos sistema integrado de bilhética;

- No **Sector de Logística**, estamos num processo de aprovação do processo de implementação do Plano Revisto da Rede de Plataformas Logísticas, de modo coordenado e integrado, para que este tipo de infraestruturas esteja de modo efectivo ao serviço dos produtores nacionais, que na sua maioria enfrentam desafios de escoamento dos seus produtos das zonas produtivas para os principais mercados consumidores e para a exportação.

Mais importante ainda, é o facto de recentemente termos aprovado o **PDNSTIR – Plano Director Nacional do Sector dos Transportes e Infraestruturas Rodoviárias, que passa a ser um guia para o desenvolvimento de um sistema de transporte moderno, eficiente e seguro** que atende às necessidades de todos usuários, para movimentação da população e de mercadorias. Para além disso, oferece um suporte e promove a diversificação da economia e o desenvolvimento económico e social que é o cerne da visão do Executivo para o futuro de Angola, para além do reforço do papel económico regional e internacional do País.

Porém, todo este esforço foi, entretanto, afectado pela pandemia global, que nos força tanto a repensar o Sector, como a agradecer o empenho de todos os profissionais e responsáveis dos diferentes órgãos e empresas que, mesmo perdendo suas vidas, ajudam o país, envolvendo-se em acções como voos humanitários para assegurar a vinda para o nosso País de meios de biossegurança para as medidas de prevenção e combate a pandemia da COVID-19, continuidade dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário de passageiros e mercadorias, asseguramento do funcionamento dos portos e serviços marítimos de transporte, entre outros profissionais anónimos que se comportaram como grandes heróis.

Na verdade, o **impacto da COVID-19 nos transportes tem sido marcante**, face à essência das medidas de distanciamento e confinamento atempadamente tomadas pelo Executivo, que permitiram que os níveis de propagação da Pandemia no nosso País não atingissem patamares descontrolados, até ao momento.

Mas há já uma compreensão global sobre o grande factor de sucesso, que está no **comportamento individual**, de cada cidadão e da forma como se respeita e acolhe estes condicionalismos, mesmo em circunstâncias difíceis para a subsistência económica ou familiar. Resta-nos a solidariedade, princípio que não poderemos esquecer, até pelo nosso passado não tão distante de sofrimento e dor.

Apesar deste cenário, o Sector dos Transportes mantém-se coeso e firme, na convicção de que não poderemos parar, precisamos de continuar e preservar. Importa prepararmo-nos para o momento novo do Pós – Covid 19, que mesmo com a tão esperada vacina irá impor um conjunto de novos procedimentos, hábitos, gestos e comportamentos e por essa razão mantemos firme o compromisso com acções globais, transversais, como verá, o leitor, demonstrado nesta brochura. Assim como há 44 anos os pais fundadores colocaram a pedra basilar de acções, os profissionais e responsáveis de hoje, reescrevem a história, lutando por um futuro mais sustentável tanto para o Sector como para o País.

Tenha uma boa leitura,

Ricardo Viegas D'Abreu

Ministro dos Transportes

VISÃO

Definir e desenvolver políticas para um sistema de transportes públicos eficiente, seguro e sustentável, dando resposta às necessidades das populações de Angola, onde se articulem, complementem e cooperem os diferentes actores envolvidos, constituindo também um factor de coesão social.

MISSÃO

O Ministério dos Transportes, abreviadamente designado por MINTRANS, é o Departamento Ministerial que tem por missão propor a formulação, condução, execução e controlo da política do Executivo no domínio dos Transportes.

VALORES

O MINTRANS opera sob os seguintes valores:

- Segurança;
- Disciplina;
- Competência;
- Transparência;
- Melhoria contínua pela excelência; e
- Valorização do capital humano.

PASSADO (1976–2017)

Contexto de criação

Em Janeiro de 1975, foi constituído o Governo de Transição que teria a responsabilidade de orientar, até 11 de Novembro do mesmo ano, a descolonização de Angola e a transferência do poder para as mãos do povo.

Com efeito, é nesta senda que Joaquim Albino Antunes da Cunha (Português) é indigitado Ministro dos Transportes e Comunicações.

À época considerado um dos mais brilhantes técnicos portugueses em Transportes e Comunicações, tendo desempenhado funções de fiscalização em obras importantes, de 1952 a 1961, sendo também autor de vários projectos dos caminhos-de-ferro.

Joaquim Albino Antunes da Cunha nasceu em Porto Alexandre (Tombwa) e inscreveu o seu nome nos anais da emergência do MINTRANS.

A instituição conheceu, como se verá, diferentes líderes ao longo dos anos.

Histórico de lideranças

O MINTRANS foi, efectivamente, instituído em 23 de Novembro de 1976 e logo conheceu, na cadeia de sucessões, diferentes líderes.

Neste sentido, o primeiro Ministro dos Transportes da história de Angola Independente (1976–1978) foi o Dr. Manuel Pedro Pacavira, que permaneceu dois anos no cargo.

Manuel Pacavira foi seguido dos senhores Dr. Fernando Faustino Muteka (1978–1984), Dr. Manuel Bernardo de Sousa (1984–1987), Dr. Carlos António Fernandes (1987–1990), Dr. António Paulo Cassoma (1990–1992), Dr. André Luís Brandão (1992–2008), Dr. Augusto da Silva Tomás (2008 a Junho de 2018).

Neste momento, o Ministério dos Transportes é dirigido pelo Dr. Ricardo Viegas D'Abreu, desde 28 de Junho de 2018.

Passado (1976-2017)



Dr. Manuel Pedro Pacavira
1976 - 1979



Dr. Ricardo Viegas D'Abreu
desde 28 de Junho de 2018



Dr. Fernando Faustino Muteka
1979-1983



Dr. Manuel Bernardo de Sousa
1983-1987



Dr. Carlos António Fernandes
1987 - 1990



Dr. António Paulo Cassoma
1990-1992



Dr. André Luís Brandão
1992-2008



Dr. Augusto da Silva Tomás
2008-2018

PRESENTE (2018–2022)

Estrutura actual

Estruturalmente, o MINTRANS funciona, em termos de hierarquia, com um líder, o Ministro dos Transportes, secundado por dois Secretários de Estado que actualmente se dividem por ramos, Transportes Terrestres e os Sectores Marítimo Portuário e Aviação Civil.



O MINTRANS possui os seguintes órgãos e serviços:

- Conselho Consultivo,
- Conselho de Direcção,
- Conselhos Técnicos.

A instituição tem os seguintes serviços de apoio técnico:

- Secretaria-geral,
- Gabinete de Estudos, Planeamento e Estatística – GEPE,
- Gabinete de Auditoria Interna,
- Gabinete de Recursos Humanos – GRH,
- Gabinete Jurídico e de Intercâmbio,
- Gabinete de Tecnologias de Informação, Comunicação Institucional e Imprensa.

O MINTRANS possui como serviços de Apoio Instrumental:

- Gabinete do Ministro,
- Gabinetes dos Secretários de Estado.

A instituição tem ainda na Direcção Nacional para a Economia das Concessões o seu serviço Executivo Directo, de acordo com o novo Estatuto Orgânico, Decreto Presidencial n.233/20, de 14 de Setembro, recentemente aprovado no âmbito da reforma do Estado em curso pelo Executivo.

Entretanto, cada Gabinete é dirigido por um Director, equiparado a Director Nacional, cujas atribuições constam no Estatuto Orgânico do MINTRANS.

Órgãos Tutelados e/ou Superintendidos

Os institutos públicos no sector dos transportes surgiram no quadro do Estatuto Orgânico (EO) do MINTRANS, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 1/05, de 17 de Janeiro, do Conselho de Ministros, que estabelece normas orgânicas e funcionais que se coadunam com as actuais exigências no que concerne à elaboração, execução, supervisão e controlo da política dos transportes.

São, nomeadamente:

- Conselho Nacional de Carregadores – CNC;
- Gabinete do Corredor do Lobito – GCL;
- Instituto Hidrográfico e de Sinalização Marítima de Angola – IHSMA;
- Instituto Marítimo e Portuário de Angola – IMPA;
- Instituto Nacional da Aviação Civil – INAVIC;
- Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola – INCFA;
- Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários – INTR.

Alguns dos referidos órgãos têm as seguintes funções:



CNC

Conselho Nacional de Carregadores

Órgão de apoio técnico ao Ministro dos Transportes, tem como objectivo a coordenação e controlo das operações de comércio e transporte marítimo internacional, bem como a actualização, uniformização e simplificação dos métodos e normas da sua execução. O Estatuto Orgânico de 2005 definiu a entidade que tutela o CNC, sendo um órgão autónomo integrado na Estrutura Orgânica do Ministério dos Transportes.



IHSMA

Instituto de Hidrografia e de Sinalização Marítima de Angola

O IHSMA foi criado para supervisionar, regulamentar e inspeccionar as actividades no domínio da hidrografia e sinalização marítima.

Presente (2018–2022)



IMPA

Instituto Marítimo e Portuário de Angola

Para assegurar a monitorização, coordenação, fiscalização e inspeção de todas as actividades relacionadas com a marinha mercante e portos. A criação do IMPA deu lugar à extinção da Direcção Nacional da Marinha Mercante e Portos. No IMPA tornou-se, no entanto, necessário tomar como referência as capitánias de Angola enquanto departamentos ligados aos serviços da marinha mercante que são, sem sombra de dúvida, dos mais antigos órgãos em funcionamento, assumindo que existem desde o ano de 1857, destacando-se as de Luanda, Porto Amboim, Lobito, Namibe, Soyo e Cabinda.



INAVIC

Instituto Nacional da Aviação Civil

O INAVIC foi criado para exercer as funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento e regulamentação de todas as actividades ligadas ao sector da aviação civil desenvolvidas em Angola ou em espaço aéreo sob sua jurisdição. Com a sua criação, foi extinta a Direcção Nacional da Aviação Civil.



INCFE

Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola

Com a missão de supervisionar, regulamentar e inspeccionar as actividades dos caminhos-de-ferro, a criação do INCFE e da DNTR obrigou à extinção da Direcção Nacional dos Transportes Terrestres. O surgimento do INCFE veio igualmente estabelecer o início dos trabalhos sobre a reforma institucional dos caminhos-de-ferro em Angola.



INTR

Instituto Nacional dos Transportes Rodoviários

Foi criado pelo Decreto Presidencial n.º 4/15, de 2 de Janeiro, da Presidência da República, e é o mais recente instituto no sector dos transportes. O mesmo diploma aprovou o seu estatuto e extinguiu a Direcção Nacional dos Transportes Rodoviários, sendo que todas as competências, que directa ou indirectamente eram exercidas por esta direcção, passaram na sua íntegra para o INTR, funcionando como um instituto público do sector económico, dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, que tem por finalidade supervisionar, regulamentar e inspeccionar as actividades relacionadas com o transporte rodoviário.

Sector empresarial público

O MINTRANS tutela actualmente as seguintes entidades do sector empresarial público:

- Empresa Nacional de Navegação Aérea – ENNA E.P¹,
- Sociedade Gestora de Aeroportos – SGA S.A²,
- TAAG S.A³,
- Empresa Portuária de Luanda E.P.,
- Empresa Portuária de Lobito E.P.,
- Empresa Portuária de Amboim E.P.,
- Empresa Portuária do Namibe E.P.,
- Empresa Portuária do Soyo E.P.,
- Empresa Portuária de Cabinda E.P.,
- Caminho de Ferro de Luanda – CFL – E.P.,
- Caminho de Ferro de Benguela – CFB E.P.,
- Caminho de Ferro de Moçâmedes – CFM E.P.,
- Sécil Marítima S.A.*,
- TCUL E.P.*,
- UNICARGAS E.P.*.

1. Empresa Criada em 2019 Decreto Presidencial n.º 206/19 de 1 de Julho resultado da cisão da extinta ENANA

2. Empresa Criada em 2019 Decreto Presidencial 207/19 de 1 de Julho resultado da cisão da extinta ENANA

3. Criada pelo em 2018 pelo Decreto Presidencial 275/18 extinguindo a TAAG, EP

* Empresas que se encontram integradas no PROPRIV, a serem privadas entre 2021–2022, conforme Decreto Presidencial n.º 250/19, de 5 de Agosto

DESAFIOS DE CONTEXTO

Os desafios do presente e do futuro dum sector que movimenta a economia nacional

O sector dos Transportes, com todos os seus subsectores, é fundamental para a economia do país, sobretudo nesta fase da sua alavancagem.

Tem uma função transversal e indutora do desenvolvimento económico e social do País. O seu desempenho depende do comportamento dos diferentes actores da economia seja na facilitação das actividades empresariais, procurando assegurar maior produtividade e competitividade das empresas seja no sentido de assegurar melhor qualidade de vida e resolução das necessidades da população.

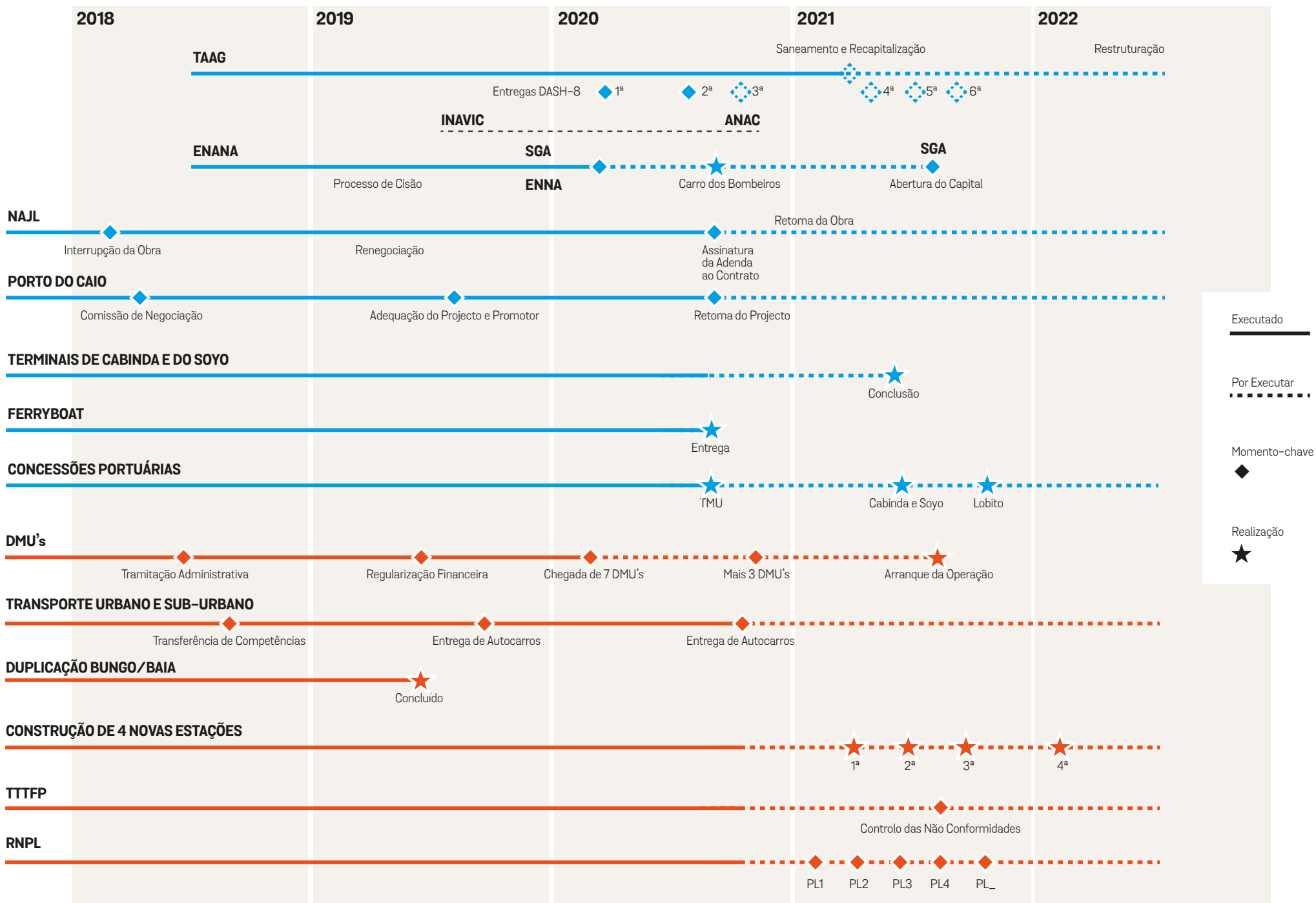
Também é interdependente, pois muitas vezes é condicionado e pressionado pelos eventos que ocorrem noutros domínios da vida económica e social do País e das pessoas. Qualquer decisão que seja tomada em qualquer domínio da vida económica e social, terá necessariamente implicações na mobilidade ou de pessoas ou de bens.

Por esse facto, é um sector que necessita de permanente articulação e coordenação, com os diferentes departamentos e sectores, sejam produtivos sejam de carácter social.

A não existência dessa articulação e coordenação, dá origem a situações de desequilíbrio que deterioram as condições económicas das empresas ou as condições sociais da população. Olhando para a linha do tempo a representação em baixo representa de forma evidente o modo programático e temporal das diferentes acções em curso, algumas das coisas dependentes de condições exógenas para a sua materialização. Mas o esforço e compromisso pode ser fiscalizado e mensurável.

Este esforço pode ser observado no seguinte diagrama, genérico, de tempo:





Entretanto, cada subsector possui seus próprios indicadores de performance e desafio de contexto, como se verá:

Subsector de Aviação Civil

O MINTRANS pretende elevar o nível de serviço e de comodidade nos aeroportos de acordo com as normas ICAO/IATA, bem como ampliar, reabilitar e construir vários aeroportos, entre as quais:

- Aeroporto de Mbanza Congo,
- Incrementar acções de intervenção em quatro aeroportos (Cuíto-Bié, Cabinda, Lubango e Huambo),
- Possuir três pistas reabilitadas (aerportos de Luanda, Soyo e Ondjiva), o que permitirá movimentar pelo menos 136.700 aeronaves em cada ano, pelo menos 3,5 milhões de passageiros são beneficiados anualmente pelas pistas reabilitadas.



Desafios de Contexto

Entretanto, outros avanços conheceu já o subsector: a criação de uma empresa pública (ENNA E.P) que pudesse aproveitar a experiência adquirida pelos quadros da ENANA-EP era a convicção do Executivo, pois acreditava na sua potenciação, de forma positiva, numa nova entidade mais concentrada no apoio à navegação civil, concretamente na gestão do tráfego aéreo em todas as suas vertentes e o desenvolvimento, instalação, gestão e exploração dos sistemas de comunicações e vigilância.

Em relação à TAAG, foram adquiridas novas aeronaves e, com elas, definidas novas estratégias no plano operacional. Assim, e com vista a uma maior rentabilização da empresa, as novas aeronaves vão dedicar-se exclusivamente às ligações domésticas, ao passo que os Boeings 737-700 vão estar direccionados para ligações regionais, o que vai permitir a abertura de novas rotas e uma maior rentabilidade das aeronaves.

Ainda no segmento aéreo, desde sempre, os aeroportos estiveram ligados ao Ministério dos Transportes, desempenhando um papel fundamental nos dias de hoje. E já foram mais importantes no período de conflito armado, quando a via aérea era a única forma segura de ligação de Luanda com o resto do país. Conheça, por ordem alfabética, os aeroportos nacionais, onde se localizam e os seus code names:

Lista dos Aeroportos Nacionais



1	Aeroporto de Benguela	Benguela
2	Aeroporto de Cabinda	Cabinda
3	Aeroporto de Catumbela	Benguela
4	Aeroporto de Carianga	Cuanza Norte
5	Aeroporto do Cuito Cuanavale	Quando-Cubango
6	Aeroporto do Dundo	Lunda Norte
7	Aeroporto do Huambo	Huambo
8	Aeroporto de Luanda	Luanda
9	Aeroporto do Luau	Moxico
10	Aeroporto do Lubango/Mukanka	Huíla
11	Aeroporto do Luena	Moxico
12	Aeroporto de Malanje	Malanje
13	Aeroporto de Menongue	Quando Cubango
14	Aeroporto de M'Banza Congo	Zaire
15	Aeroporto do Namibe	Namibe
16	Aeroporto de Ondjiva	Cunene
17	Aeroporto de Saurimo	Lunda Sul
18	Aeroporto do Soyo	Zaire
19	Aeroporto do Uíge	Uíge

Os projectos do MINTRANS

No âmbito do processo de transformação em curso no subsector, são de realçar os seguintes projectos por subsector:

AVIAÇÃO CIVIL

O regulador da aviação civil deverá evoluir para autoridade autónoma e independente (ANAC), indo ao encontro das orientações da ICAO. Esta adequação representa uma aposta na descentralização e maior foco na especialização dos processos de decisão, supervisão, regulamentação, fiscalização e sanção no subsector.





ENNA

Empresa Nacional de Navegação Aérea, E.P.

Empresa Nacional de Navegação Aérea, E.P. encontra-se igualmente no processo de adequação estrutural, o objectivo é com o suporte metodológico da ICAO, **reforçar a capacidade de controlo aéreo através do PGCEAC – Programa Gestão e Controlo do Espaço Aéreo para a Aviação Civil, bem como, adequar a sua estrutura orgânica com o reforço do pessoal técnico especializado e assegurar a convergência para os padrões internacionais do subsector.**



REESTRUTURAÇÃO

A Companhia de Bandeira enfrenta um dos seus maiores desafios de sempre, que nesta fase é transversal da toda a indústria da Aviação Civil a nível internacional.

Foi autorizado pelo Titular do Poder Executivo o processo de Saneamento e Recapitalização em Julho do corrente ano, que representa o primeiro passo para a permitir regularizar um conjunto de passivos históricos, por um lado, e dotar a companhia de capital necessário para fazer face à adequação da frota DASH-8 para utilização a nível doméstico/regional, bem como, tesouraria para suprir as necessidades correntes.

A reestruturação da TAAG implica igualmente, um redimensionamento da estrutura orgânica da companhia, de forma a reduzir custos e alinhar a empresa com as melhores práticas. **Convém realçar, que deverá ser avaliada igualmente a necessidade de apoio suplementar, decorrente de praticamente 7 meses de funcionamento condicionado.**

A formulação de um Plano Estratégico para a Companhia, irá considerar dois objectivos chave para a companhia, primeiro, a identificação de um Parceiro Estratégico e, segundo, a abertura de capital da companhia. **O efeito multiplicador da companhia é considerado um factor diferenciador para a imagem do País, sendo uma alavanca para a integração económica de Angola no mundo.**



ABERTURA DO CAPITAL

A cisão da ENANA deu origem à ENNA – Empresa Nacional de Navegação Aérea, E.P. e a SGA – Sociedade de Gestão Aeroportuária, S.A., estando esta última integrada no PROPRIV – Programa de Privatizações do Executivo com arranque do processo ainda em 2020.

Pretende-se que a empresa possa prosseguir uma estratégia de negócio, enquadrado num novo quadro legal, revisto e actualizado, para poder atrair Parceiro(s) para uma gestão mais eficiente e especializada, com partilha de risco do negócio e, com isto minimizar o esforço do Estado nos elevados investimentos a realizar, na manutenção e na gestão especializada, possibilitando a atracção de agentes e operadores privados.

Foi recentemente aprovada a Estratégia Global para a Gestão Aeroportuária, contendo uma visão integrada de concessão dos aeroportos e o processo de colocação dos aeródromos ao serviço da administração local ou de entidades privadas, são duas iniciativas importantes para a consolidação e estabilização do âmbito de actuação da SGA. A atracção de parceiros internacionais privados terá um efeito positivo na melhoria da qualidade do serviço prestado.

Subsector de Transporte Rodoviário

No que concerne aos transportes colectivos urbanos de passageiros, o MINTRANS deu início ao processo de descentralização da sua gestão, passando para os governos provinciais. É nesta senda que foram distribuídos, em várias províncias, autocarros para o transporte de pessoas e bens, a nível local e regional. Garantir uma maior mobilidade é o objectivo.

Entretanto, em Novembro de 2018, foram assinados no âmbito do processo aprovado pelo Decreto Presidencial 20/18, sobre o Regime Geral de Delimitação e Desconcentração de Competências e Coordenação da Actuação Territorial da Administração Central e da Administração Local, os termos de transferência de competências para os Governos Provinciais e respectivas Administrações Municipais das responsabilidades de Licenciamento, Organização e Fiscalização dos transportes colectivos urbanos, passando estas a ser responsabilidade dos Gabinetes Provinciais de Transporte, Trafego e Mobilidade Urbana e Direcções Municipais.

Ao MINTRANS cabe a responsabilidade da orientação da definição de políticas e apoio na definição planos de mobilidade urbana e provinciais, fiscalização dos mesmos, formação e capacitação dos responsáveis locais, bem como os projectos de transporte urbano de alta capacidade e licenciamento, organização e fiscalização do transporte interprovincial.

Ainda no espírito do Termo de Transferência, o Sector dos Transportes tem vindo a colaborar com os Governos provinciais e no cumprimento do estabelecido no PDN, a nível do Programa 3.1.3 – Expansão do Transporte Público, nos seguintes domínios:

- Aumento da oferta de meios de transporte, com a entrega de autocarros, tendo já entregue desde 2019 até ao presente 851 devendo atingir um total de 1793 até 2022;
- Distribuição das DMU's num total de 10, já entregues 7, CFL (4), CFB (3), devendo o CFM (3) receber ainda em Novembro -estes meios entregues irão permitir a duplicação da oferta actualmente existente a nível dos serviços interurbanos ferroviários. Deverão entrar em funcionamento até o final de 2020:

- Acções de formação e capacitação dos GPTTMU sobre a operacionalização dos meios disponibilizados, definição de planos de mobilidade com o estabelecimento de carreiras e rotas;
- Introdução do projecto Piloto de Bilhética na Cidade do Lubango;
- Desenvolvimento dos regulamentos para o exercício da Actividade do Taxi Colectivo, Moto-Taxi e Transporte de Menores;
- Aprovação do novo sistema tarifário para os transportes públicos e desenvolvimento do Sistema Integrado de Bilhética, a ser introduzido até ao I semestre de 2021, culminado com a introdução do Passe Social.



Foco

O MINTRANS coordena ainda o Programa de Expansão do Transporte Público que visa o aumento da eficiência da gestão dos Transportes Públicos, garantindo a melhoria da qualidade do serviço prestado e os mecanismos de integração para os utentes, de modo a garantir a fluidez e rapidez na prestação dos serviços de transporte.

O Programa prioriza cinco temas: apoiar o transporte interprovincial de passageiros; implantar o Serviço de Transporte Urbano Colectivo; promover o transporte ferroviário; implementar a rede de cabotagem no norte de Angola; e promover o transporte marítimo de passageiros.

A ideia é apoiar o transporte interprovincial de passageiros através da implantação de Terminais Integrados de Passageiro e, por via disso, pelo menos 1,5 milhões de utentes sejam beneficiados pelos Terminais Integrados de Passageiros em 2022.

Adicionalmente, implantar o Serviço de Transporte Urbano Colectivo, permitindo a mobilidade de passageiros em todo o País. Através de 1652 novos autocarros em circulação almeja-se o reforço do transporte urbano colectivo até 2022.

Pelo menos 1,5 milhões de passageiros serão servidos pelo Serviço de Transporte Urbano Colectivo até 2022.

Projectos do Mintrans

INTR/INCFA

O regulador dos transportes terrestres deverá evoluir para um instituto que integra as sinergias modais das ferrovias e rodovias (INTT – Instituto Nacional de Transportes Terrestres), assegurando a coordenação e complementaridade desta actividade de transporte.

Os projectos de alta capacidade associados ao serviço de transporte público regular permitirão adequar a oferta de um leque de serviços especializado e, paralelamente, apostar na intervenção do Sector Privado como elemento especializado e financiador para a criação das infraestruturas necessárias.



A prioridade do INTT é igualmente implementar a regulação necessária para promover a inclusão dos transportes vitais para a população em geral e que hoje fazem parte a economia informal.

Outro projecto importante é o TTTFP – Programa de Facilitação de Trânsito e Transporte Tripartido, que representa uma resposta objectiva à adesão de Angola às convenções ractificadas no âmbito das 3 sub-regiões. SADC-COMESA-EAC.

Subsector Ferroviário

Tomando o esforço actual do quadro do processo de reabilitação e modernização dos caminhos de ferro de Angola, sua consolidação e expansão, dever-se-á caminhar para atingir os padrões internacionais de segurança.

Este alinhamento internacional perseguido pelo Executivo visa, dentre outros:

- O estabelecimento de um sistema ferroviário mais competitivo e mais seguro que possa abranger toda a área do mercado interno, dos países vizinhos e da região, passando pela criação de uma entidade responsável pela supervisão da segurança,;
- Reconhecimento mútuo e multilateral de certificados de segurança entregues nos países da SADC;



- Harmonização e ou estabelecimento de Indicadores Comuns de Segurança (ICS), a fim de avaliar-se o sistema do cumprimento aos Objectivos Comuns de Segurança (OCS), e facilitação do acompanhamento do desempenho da segurança ferroviária;
- Definição de normas comuns para inquéritos de segurança.

No nosso país, as ferrovias são centenárias. Ao longo dos anos as cidades cresceram muito perto das vias-férreas, o que gerou, e ainda gera, impactos significativos na segurança operacional, pelo que as administrações ferroviárias nacionais (CFL-EP; CFB-EP e CFM-EP), Operadores Ferroviários (OF) e Gestores das Infraestruturas (GI), são chamados a desempenhar um papel fulcral na garantia da segurança operacional.

Foco

No âmbito ferroviário, o objectivo do MINTRANS é desenvolver o transporte ferroviário urbano, suburbano e de longo curso, oferecendo condições que promovam a concorrência intra e inter-modal.

Neste sentido, estabeleceu-se como meta ambiciosa, até 2022, pelo menos 3 milhões de passageiros serão movimentados anualmente nas 5 estações multiusos a serem construídas.

Temos ainda os seguintes projectos sobre os quais procuramos, neste momento, congregar investimento público:

- Ampliação do Complexo Aeroportuário de Cabinda
- Construção da Estação de Viana – CFL
- Construção da Estação do Baia – CFL
- Construção da Estação do Kapalanga – CFL
- Construção da Estação dos Musseques – CFL
- Construção das Infra-Estruturas Integradas para o Desenvolvimento da Baia do Namibe
- Construção de 4 passagens superiores no CFL troço Bungo Baia em Luanda
- Construção do Nail em Luanda
- Construção do Novo Porto Caio em Cabinda
- Construção do Terminal de Cabotagem de Cabinda
- Construção Ramal Ferroviário de ligação Baia Nail

Subsector Marítimo-Portuário

No subsector marítimo, os investimentos nos portos vão prosseguir, estando o Executivo aberto à entrada de privados na gestão dos mesmos. Transformá-los em plataformas logísticas, em ligação com todos os sistemas de transportes, em particular aos caminhos-de-ferro, é o objectivo.

O MINTRANS continua a fortalecer a sua acção no subsector marítimo para que se vislumbre um futuro melhor, contando para isso com a participação de diferentes intervenientes, tanto do sector público como privado, e associações dos ramos.

Para o efeito, continuam os esforços do Governo em:

- Tirar maior partido do potencial marítimo de Angola;
- Promover a construção e reabilitação de infra-estruturas de apoio à actividade marítima comercial e de lazer;
- Acelerar o processo de revisão da Lei da Marinha Mercante e Portos;
- Assegurar um ambiente marítimo, mais seguro e mais capacitado, para todos os seus utilizadores;
- Implementar medidas, com vista a posicionar o Angola na Lista Branca da Organização Marítima Internacional.

Pretende-se assegurar o desenvolvimento sustentável do subsector marítimo, através do aumento da sua capacidade de apoio ao comércio marítimo, facilitação da diversificação da economia e promoção do empoderamento da Mulher Marítima.



Foco

O MINTRANS está apostado em desenvolver as infra-estruturas necessárias ao funcionamento do transporte e demais actividades marítimas, promovendo a construção e modernização de infra-estruturas portuárias consideradas de intervenção prioritária para o desenvolvimento nacional, nomeadamente o Porto Caio em Cabinda, o o projecto do Terminal de Desenvolvimento Integrado da Barra do Dande (Zona Franca) no Bengo e os projectos de desenvolvimento integrado da Baía de Moçamedes do Porto do Namibe.

A pretensão do Executivo é que, até 2022, a carga movimentada anualmente no cais reabilitado no Porto do Namibe ascenda a 1.500 mil toneladas.

Quanto à navegabilidade, neste momento trabalha-se ainda na melhoria das condições de navegabilidade fluvial com vista à redução de acidentes de navegação das embarcações.

Para tal, objectiva-se reabilitar, até 2022, mais de 10 Canais de navegação.



Projectos do subsector

IMPA/IHSMA

O regulador marítimo e portuário deverá evoluir para uma Administração Marítima Nacional (AMN), tal como previsto no PDNSTIR, consolidando o Instituto Marítimo e Portuário de Angola e o Instituto Hidrográfico de Sinalização Marítima de Angola.

Esta gestão integrada irá permitir uma melhor especialização e uma maior capacidade de actuação, em particular nas actividades de fiscalização, regulamentação e articulação com os Portos e o Inland portuário dos processos de decisão, supervisão, regulamentação, fiscalização e sanção no subsector.

Adicionalmente, há uma aposta forte na afirmação das capitánias e no reforço da sua actuação nas vertentes de fiscalização e monitorização das actividades marítimas.

Projectos do subsector



SECIL MARÍTIMA

A empresa de agenciamento da navegação está a ser alvo de reorientação estratégica, bem como, está a ser apetrechada com os activos necessários para que possa apoiar o país no processo de desenvolvimento da cabotagem ou no suporte aos processos de importação ao abrigo dos projectos do Estado.

A SECIL MARÍTIMA integra o PROPRIV – Programa de Privatizações do Executivo, **prevendo-se que possa ocorrer no primeiro semestre de 2021.**



UNICARGAS

A empresa de gestão portuária e transporte de carga está a ser alvo de **reorientação estratégica, bem como, de avaliação de activos para poder seguir um caminho de especialização sustentável.**

A empresa representa uma forte oportunidade de criação de uma entidade de âmbito nacional, com potencial para apoiar no desenvolvimento dos fluxos de carga e mercadoria e, também, no suporte ao desenvolvimento das plataformas logísticas. A UNICARGAS integra o PROPRIV – Programa de Privatizações do Executivo, **prevendo-se que possa ocorrer no primeiro semestre de 2021.**

Sector de Logística

A agência reguladora para a actividade de certificação de carga e logística de Angola (ARCCLA) irá suceder ao CNC, alargando o âmbito da sua actuação e facilitar a implementação da RNPL – Rede Nacional de Plataformas Logísticas.

O MINTRANS existe para facilitar e servir os cidadãos em tudo o que está relacionado com o serviço regular de transporte público (urbano, suburbano, interprovincial, nacional e internacional), regular a actividade dos diferentes operadores dos diferentes modos de transporte, mas também, dar suporte aos diferentes Departamentos Ministeriais que compõem o Executivo e seus respectivos sectores de actuação.

FUTURO DO SECTOR

A Visão

A ELP Angola 2025 define o Mega-Cluster Transportes e Logística como uma das políticas estratégicas do Sistema Técnico-Económico. Este Mega-Cluster assenta na intermodalidade de um sistema de transportes e de uma rede logística integrada e racionalizada, na criação de plataformas intermodais e logísticas e na qualificação das rodovias que interliguem as linhas.

Na verdade, as directrizes do Sector assentam no Plano de Desenvolvimento Nacional (PDN) para o período 2018-2022.

Foi aprovado, recentemente, o Balanço do PDN 2018-2020, no qual o sector apresenta um desempenho positivo no âmbito dos três Programas definidos:

- Programa 1: Modernização e Desenvolvimento da Actividade dos Transportes – 50,38%;
- Programa 2: Desenvolvimento e Melhoria das Infraestruturas de Transportes – 60,80%;
- Programa 3: Expansão do Transporte Público – 61,31%;
- Sub-Programa 3.1: Rede Nacional de Plataformas Logísticas – 22,00%;

Um desejo ambicioso

No quadro actual de orientação política e procurando assegurar uma maior partilha do esforço de investimento intensivo necessário a realizar quer em infraestruturas quer em serviços, o MINTRANS pretende desenvolver uma **abordagem sustentável**, através de um maior **envolvimento do Sector Privado** e de instrumentos específicos e complementares que possam enquadrar os projectos a desenvolver, como por exemplo, recorrer as Concessões ou **a Parcerias-Público-Privadas e Privatizações de algumas empresas do sector, bem como a criação de um Fundo de Investimento para o Sector dos Transportes (FITA)**, ferramenta crucial para assegurar a continua capacidade de investimento do sector.

Precisam de ser **explorados todos os mecanismos possíveis existentes e inovadores para reduzir o gap de necessidades de investimento e financiamento em infraestruturas do País**, que de acordo com estudos mais recentes apontam para uma necessidade adicional de pelo menos **USD 2Mil Milhões anuais para os próximos 20 anos, para que se assegure com sucesso o cumprimento dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável.**

As metas e as quedas

Estão salvaguardadas as questões de alinhamento e sincronização com os períodos de legislatura, sendo que o **programa de investimentos do Sector dos Transportes**, assim como as fases das reformas estruturais em curso, visando o aumento da capacidade institucional do sector e órgãos superentendidos que estão estabelecidos para os seguintes períodos de tempo: **2020 – 2022 (imediatos)**, 2024 a 2028 (médio prazo), e 2029 a 2038 (longo prazo).

Em termos de contribuição para o Produto Interno Bruto (PIB), o Sector dos Transportes contribui com 3%, com potencial para num período de dois anos poder atingir entre 5% a 10%, e em termos de **Emprego** existem um total de 40.000 postos de trabalho formais e mais de 500.000 postos de trabalho informais, com um potencial para nos próximos dois anos, formalizar até 500.000 postos de trabalho.

Conformação com visão Africana 2063

A Política de Transportes de Angola deve contribuir, também, para os objectivos da Agenda 2063 da União Africana, em particular, para a “conectividade das infra-estruturas que atravessam o continente Africano”, o que, no caso de Angola, se reflecte na rede rodoviária primária, nas ligações ferroviárias transfronteiriças e nas operações portuárias e no transporte marítimo.

Conformação com postulados da ONU

9 INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURAS



CONSTRUIR INFRAESTRUTURAS RESILIENTES, PROMOVER A INDUSTRIALIZAÇÃO INCLUSIVA E SUSTENTÁVEL E FOMENTAR A INOVAÇÃO

11 CIDADES E COMUNIDADES SUSTENTÁVEIS



TORNAR AS CIDADES E COMUNIDADES INCLUSIVAS, SEGURAS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS

Os Objectivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS 9) sinalizam a importância da inovação e infra-estruturas adequadas, vectores fundamentais para promoção e potenciação do crescimento económico por via da facilitação, eficiência e eficácia das nossas condições operacionais e funcionais, para todos os intervenientes da cadeia de valor do comércio externo e logística.

No âmbito dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS11), definidos na Agenda 2030 das Nações Unidas, os transportes e as estruturas portuárias têm um papel relevante para “tornar as cidades e assentamentos humanos inclusivos, seguros, resistentes e sustentáveis, por via do fornecimento de transporte seguro, acessível e sustentável para todos, através da expansão dos serviços de transportes públicos”.

PRÓXIMO PASSO

Linhas orientadoras

Os projectos do MINTRANS são transversais e visam assegurar uma maior mobilidade. Eles incluem fusões de institutos, privatizações de aeroportos nacionais e outros.

Fazem parte de uma longa lista dos temas listados pelo Executivo, por via do Ministério dos Transportes, para serem materializados no curto, médio e longo prazo. Muitos deles estão já em curso.



	ANAC	INIPAT	AMN	INTT	ARCCLA
ESTRATÉGIA	Autoridade Aérea	Prevenção Transversal	Administração Marítima	Transportes Terrestres	Actividade Logística
ORGANIZAÇÃO	Especializada	Transversal ao Sector	Integrada	Integrada	Transversal Multisectorial
PESSOAS	Reforço de Competências	Novas Competências	Reforço da Inspeção	Foco Intermodal	Foco na Regulação
PROCESSOS E TECNOLOGIA	Supervisão	Prevenção	Controlo Marítimo	Bilhética	JUP e JUL

Alinhamento Internacional

Este alinhamento internacional perseguido pelo Executivo visa, dentre outros:

- O estabelecimento de um sistema ferroviário mais competitivo e mais seguro que possa abranger toda a área do mercado interno, dos países vizinhos e da região, passando pela criação de uma entidade responsável pela supervisão da segurança;
- Reconhecimento mútuo e multilateral de certificados de segurança entregues nos países da SADC;
- Harmonização e ou estabelecimento de Indicadores Comuns de Segurança (ICS), a fim de avaliar-se o sistema do cumprimento aos Objectivos Comuns de Segurança (OCS), e facilitação do acompanhamento do desempenho da segurança ferroviária;
- Definição de normas comuns para inquéritos de segurança.

A mobilidade transformada

Tendo presente o papel estruturante dos transportes no processo de desenvolvimento equilibrado e harmonioso do território, a melhoria das infra-estruturas de transportes e logística nos vários modos de transporte é um elemento crucial do presente período de governação.

A conclusão do Novo Aeroporto Internacional de Luanda (NAIL) é uma prioridade, visando a criação de um “hub” entre a América Latina e a Ásia e de distribuição de tráfego da Europa para os países vizinhos, nomeadamente da África Austral.

Estes são alguns dos passos a partir dos quais Angola projecta, pois “TODOS OS CAMINHOS NOS LEVAM AO FUTURO”.

Instalações e Contactos

Ministério dos Transportes de Angola
Avenida 4 de Fevereiro
edifício n.º 42
Luanda-Angola