



01 de Março de 2013
Huambo



Primeira Sessão

MODELO INSTITUCIONAL PARA A REFORMA DOS CAMINHOS DE FERRO DE ANGOLA: PONTO DE SITUAÇÃO E MEDIDAS A TOMAR

PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Decreto presidencial n.º 195/10

de 2 de Setembro

Os programas de investimento, de reabilitação, de renovação e de modernização das principais linhas da rede ferroviária nacional existente que se encontram em curso, resultaram de um conjunto de decisões tomadas no quadro das políticas integradas de revitalização das infra-estruturas de transportes terrestres, com vista a reposicionar o caminho-de-ferro como um meio de transporte estratégico para o desenvolvimento da economia angolana e também como condição necessária para a integração regional e a coesão territorial.

No âmbito da segunda fase de intervenção, está prevista a construção, a prazo, de novas linhas ferroviárias, com ligação às existentes e aos «corredores» de alguns países vizinhos, de modo a constituir-se faseadamente uma rede integrada de nível nacional, devidamente conectada com as redes ferroviárias dos países da SADC e da África Central.

FUNDAMENTOS
DA REFORMA
INSTITUCIONAL

FUNDAMENTOS DA REFORMA INSTITUCIONAL

A necessidade de se fazer uma intervenção profunda no plano da reestruturação dos modelos de organização, de produção e de financiamento no âmbito do sector do transporte ferroviário, com vista a implementar-se um novo paradigma que contribua, de forma sustentada, não só para a maior eficiência na exploração dos activos, mas também para o progresso e desenvolvimento da economia nacional;

O DIPLOMA DEFINE AS SEGUINTE MEDIDAS DE CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO

IMPLEMENTAÇÃO

1. A curto prazo deve proceder-se a:

- a) aprovação do estatuto orgânico do Instituto Nacional dos Caminhos de Ferro de Angola (INCFA), como entidade reguladora;
- b) aprovação dos estatutos das empresas do Caminho de Ferro de Luanda e do Caminho de Ferro de Moçâmedes, como empresas públicas;
- c) revisão do actual estatuto da Empresa do Caminho de Ferro de Benguela-E. P.;
- d) separação dos custos e ao apuramento dos resultados por actividade, na contabilidade das empresas ferroviárias Caminho de Ferro de Luanda, Caminho de Ferro de Moçâmedes e Caminho de Ferro de Benguela, até se proceder à separação orgânica e institucional das mesmas, a partir da criação das empresas gestoras das infra-estruturas.

SIM

SIM

SIM

NÃO

MEDIDAS
ESTRUTURANTES

MEDIDAS ESTRUTURANTES

IMPLEMENTAÇÃO

NÃO

2. A médio prazo deve proceder-se à criação de empresas gestoras das infra-estruturas, uma para a Linha do Caminho-de-Ferro de Luanda; outra para a Linha do Caminho-de-Ferro de Benguela; e outra para a Linha do Caminho-de-Ferro de Moçâmedes.

3. A longo prazo e na perspectiva de integração física da rede ferroviária, deve proceder-se à criação de uma única empresa gestora das infra-estruturas, comando e controlo da circulação e segurança ferroviária, por fusão das empresas referidas nos números anteriores.

OBJECTIVOS GERAIS

Com essa política de pendor claramente reformista, para além da modernização das infra-estruturas, dos equipamentos e das frotas de material circulante que se encontrava também implícita na mudança de paradigma, conseguiram revitalizar o transporte ferroviário, conferindo-lhe uma nova dinâmica em termos produtivos, e evitar a erosão das quotas de mercado do caminho-de-ferro que se encontravam em queda acentuada tanto na componente do tráfego de passageiros como do tráfego de mercadorias, em virtude da maior agressividade e flexibilidade do transporte rodoviário, que foi sendo particularmente notória em quase todos os países, em especial na Europa, a partir sobretudo da década de 60 do século passado.

OBJECTIVOS PARTICULARES

- Criar condições para a modernização tecnológica do transporte ferroviário (infra-estruturas e material circulante);
- Criar condições para uma menor incidência do financiamento público no sector ferroviário (reduzindo a factura a pagar pelos contribuintes de forma indirecta);
- Conduzir a transferência de uma parte significativa dessa responsabilidade para o utilizador (introdução do princípio do «utilizador-pagador», que defende que a tarifa deve reflectir os custos de produção do transporte);
- Criar condições para a entrada do sector privado no domínio da exploração do transporte ferroviário⁽¹⁾, quer através da transferência para a esfera de actuação deste por estabelecimento de concessões de transporte onde, em determinadas condições, é repassada simultaneamente a responsabilidade do investimento e da exploração do transporte para empresas privadas (parcerias público-privadas), quer através da privatização do capital das empresas ferroviárias (que é total no caso de ser alienada a totalidade do capital social, e que é parcial no caso de ser apenas cedida uma parte do mesmo⁽²⁾);

OBJECTIVOS PARTICULARES

Criar legislação pertinente que estabeleça as condições de acesso de empresas do sector privado à condição de Operador e à infra-estrutura para a realização de serviços de transporte, bem como legislação que estabeleça a forma de cálculo e os respectivos montantes a cobrar às empresas de transporte pela utilização da infra-estrutura ferroviária. Este pagamento é vulgarmente conhecido como Taxa de Utilização das Infra-Estruturas (vulgo Taxa de Uso) e constitui uma receita do Gestor da Infra-estrutura, normalmente empresas estatais (empresas públicas, sociedades anónimas de capitais públicos, ou entidades públicas empresariais);

Definir claramente as condições da prestação de «serviço público obrigatório», bem como as circunstâncias que conduzam a essa imposição, a natureza das respectivas prestações (obrigação de transportar, obrigação tarifária, e obrigação de serviços mínimos) e as regras de fixação dos seus limites;

OBJECTIVOS PARTICULARES

Definir institucionalmente, em resultado do objectivo anterior, um quadro de referência transparente e de conhecimento universal das regras de fixação e do pagamento das indemnizações compensatórias pelo serviço público imposto às empresas;

Conduzir à harmonização das condições de concorrência entre modos de transporte, particularmente com o modo rodoviário, de forma a evitar as distorções que se vinham acentuando entre ambos os modais, que conduziam a reiteradas disputas entre o poderoso «lobby» rodoviário e os representantes das empresas ferroviárias;

OBJECTIVOS PARTICULARES

Criar condições para se começar a pensar na internalização dos «custos externos» dos transportes que são, na prática, os custos que se geram no processo de produção e dele são emergentes, como é o caso da poluição atmosférica (por emissão de gases com efeito de estufa — CO_2 e outros); poluição sonora (ruído potencialmente gerador de distúrbios a nível da saúde); congestionamento (horas de trabalho perdidas, doenças neurológicas provocadas pelo «stress», e aumento das despesas de saúde associadas); sinistralidade (custo da perda de vidas humanas, tratamento hospitalar e ambulatório dos feridos, perdas patrimoniais, indemnizações por morte e por incapacidade, etc.); e aumento do consumo de combustível (com peso negativo no saldo das Balanças de Pagamentos, em especial no caso dos países que não são produtores de petróleo ou que consomem mais do que gastam e com efeito indutor de elevada ineficiência energética (por falta de disciplina na organização dos sistemas de transporte, que não atendem a uma correcta proporcionalidade entre os modos mais eficientes e os modos menos eficientes em termos energéticos).

O DIPLOMA DEFINE AS SEGUINTEs ÁREAS ESTRUTURANTES

IMPLEMENTAÇÃO



ÁREAS ESTRUTURANTES

- Regulação; **S**
- Estatuto das Empresas do Estado; **S**
- Separação das Actividades Ferroviárias; **N**
- Regulamentação Ferroviária; **S**
- Reestruturação das Empresas Ferroviárias; **EC**
- Formação Profissional dos Recursos Humanos; **EC**
- Serviço Público; **S**
- Sistema Tarifário; **S**
- Domínio Público Ferroviário; **S**
- Património Ferroviário; **S**
- Planeamento e Desenvolvimento da Rede; **S**
- Acesso à Infra-Estrutura Ferroviária; **S**
- Papel do Sector Privado; **S**
- Regimes de Contratualização e Concessão; **S**
- Harmonização das Condições de Concorrência; **N**
- Custos Externos dos Transportes; **N**
- Concorrência e Competitividade; **N**
- Investimento no Sector; **S**
- Financiamento do Sector. **S**

PRINCÍPIOS METODOLÓGICOS

Todas as áreas indicadas encontram-se claramente discutidas do ponto de vista conceptual e metodológico e as disposições, princípios e orientações que as caracterizam asseguram no seu conjunto e na globalidade do Modelo por elas suportado um tratamento integrado e coerente em termos de estratégia para o sector dos transportes, que corta de forma radical com o paradigma institucional vigente e cria condições para que o sector cumpra de forma mais eficaz e eficiente, no contexto do sistema nacional de transportação, o seu papel fundamental de apoio aos sectores produtivos, à actividade económica em geral, e à mobilidade das populações.

LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

No capítulo da produção legislativa e de outras medidas para assegurar a exequibilidade do Modelo Institucional, bem como no campo da transposição para o ordenamento jurídico das orientações e estratégias traçadas em cada uma das áreas acima identificadas, é considerado o conjunto de diplomas e resoluções identificados na continuação.

O «Pacote Legislativo» para o novo Modelo Institucional, que se destina a promover a reforma do sector ferroviário integra os diplomas fundamentais que viabilizam a mudança de paradigma e asseguram as condições para a sustentabilidade futura do novo Modelo⁽⁴⁾:

LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

→ Decreto presidencial fundamentando a necessidade e a oportunidade de revisão do Modelo Institucional do sector;	SIM
→ Aprovação dos Estatutos do INCFA;	SIM
→ Alteração dos Estatutos das Empresas Ferroviárias;	SIM
→ Domínio Público Ferroviário;	SIM
→ Regulamento do Serviço Público;	SIM
→ Tarifa Geral de Transportes (Passageiros e Bagagens);	SIM
→ Estatutos das novas Empresas — Gestores da Infra-Estrutura;	NÃO
→ Taxa de Utilização das Infra-estruturas (vulgo Taxa de Uso);	NÃO
→ Criação da Entidade Gestora da Infra-Estrutura (na lógica da integração territorial da Rede);	NÃO
→ Acesso à Actividade e à Infra-Estrutura;	SIM
→ Bases Gerais da Concessão do Transporte Ferroviário;	SIM
→ Bases para Futuros Contratos-Programa.	SIM

Estes 12 «pilares» de natureza técnica e jurídica são coerentes entre si e consubstanciam o essencial da Reforma do Sector Ferroviário nos termos resultantes das opções assumidas no estudo do novo Modelo Institucional.

COMO DESIDERATO DO PROCESSO DE REFORMA O DIPLOMA CONSIDERA SER NECESSÁRIO ACTUAR EM 6 VERTENTES CRÍTICAS

IMPLEMENTAÇÃO

VERTENTES
CRÍTICAS

A inventariação e avaliação do Património Ferroviário

SIM

A revisão da legislação e regulamentação ferroviária e a publicação de novos diplomas, exigível não só devido às novas condições operacionais e tecnológicas resultantes do processo de reabilitação e modernização em curso nas infra-estruturas e no material circulante, mas também em função de a regulamentação actual se encontrar completamente ultrapassada em muitos domínios ou desajustada da realidade actual, noutros

SIM

A formação profissional dos recursos humanos (têm sido desenvolvidas algumas acções de formação, mas importa aprofundar bastante o nível e abrangência da formação, bem como alargar a sua incidência em termos de cobertura de todas as categorias profissionais e funções, mormente daquelas que se encontram ligadas à exploração e à segurança ferroviária).

SIM

LIMITADAMENTE

IMPLEMENTAÇÃO

SIM
LIMITADAMENTE

LEGISLAÇÃO E
REGULAMENTAÇÃO

Ministrar formação adequada no domínio da teoria, dos aspectos técnicos, e das soluções consagradas na nova regulamentação, bem como no domínio das funcionalidades, da prática, e da forma de operar em todas as situações com cobertura regulamentar;

Reestruturar as empresas ferroviárias sob os pontos de vista organizacional (incluindo os Recursos Humanos e os Quadros de Pessoal), produtivo, económico-financeiro, e saneamento (estudo já apresentado);

EM
CURSO

Introduzir um Sistema de Informação de Gestão do tipo ERP («Enterprise Resourcing Plan») que permita o apuramento dos custos (e resultados) por actividades — o serviço comercial de transporte e a gestão das infra-estruturas (em fase de adjudicação).

EM
CURSO

O NOVO PARADIGMA DE RELACIONAMENTO ENTRE O ESTADO E O SECTOR FERROVIÁRIO QUE O MODELO INSTITUCIONAL DEFINE TEM REFLEXOS A VÁRIOS NÍVEIS E INTRODUZ UMA NOVA DISCIPLINA NO RELACIONAMENTO COM AS EMPRESAS PÚBLICAS DO SECTOR

PRINCIPAIS IMPLICAÇÕES

- a)* nas novas responsabilidades, competências e procedimentos que agora são distribuídas pelos novos organismos e entidades criados;
- b)* nos princípios e nas regras de exploração de serviços de transporte ferroviário na rede nacional, a qual poderá ser exercida em dois regimes: liberalizado e concessionado;
- c)* nas condições e procedimentos de acesso à actividade de operador e à infra-estrutura;
- d)* nos requisitos particulares de prestação de serviços classificados como de interesse público.

PRINCIPAIS ÁREAS CRÍTICAS

- (i) a actividade transportadora, que basicamente compreende a organização e oferta de serviços de transporte (passageiros e mercadorias); e
- (ii) a actividade relacionada com a gestão das infra-estruturas, onde se incluiu não só a manutenção como também a construção de novas infra-estruturas e a reabilitação das existentes, o comando e o controlo da circulação, e a segurança ferroviária, em geral⁽⁵⁾.

BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

1

**SEPARAÇÃO DAS
ACTIVIDADES:
TRASPORTES E GESTÃO
DAS INFRAESTRUTURAS**

**Numa primeira fase em termos
contabilísticos, ou seja, na
contabilidade de cada empresa**

Output

2

**IMPLEMENTAÇÃO DE
UM SISTEMA DE
CONTABILIDADE
ANALÍTICA UNIFORME
NAS TRÊS EMPRESAS**

**Apuramento dos resultados por
actividades e quantificação das
“prestações de serviço público”, com
vista ao pagamento das
indeminizações compensatórias**

BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

3

**CRIAÇÃO DE EMPRESAS
DE GESTÃO DAS
INFRAESTRUTURAS:
GESTOR DA
INFRAESTRUTURA**

É a etapa subsequente à da
separação das actividades e
apuramento dos resultados por
actividade na contabilidade das
empresas

O que requer

Será particularmente
adequado quando as três
linhas existentes (CFL, CFB, e
CFM) ficarem interligadas entre
si numa lógica de Rede e,
depois, confirmado com a
construção e entrada em
funcionamento das novas
linhas previstas no estudo da
RFN

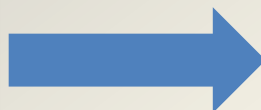
Criação de uma empresa de Gestão
das Infraestruturas em cada linha. A
mais largo prazo, isto é, numa
terceira etapa, pode evoluir para
apenas uma empresa única de
infraestruturas cobrindo toda a Rede
Ferroviária Nacional (RFN)

BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

4

**ESTUDO PARA A
IMPLEMENTAÇÃO DA
TAXA DE UTILIZAÇÃO DE
INFRAESTRUTURAS
(TAXA DE USO)**



A abertura do sector à iniciativa privada e o acesso das empresas à infraestrutura ferroviária irá exigir o pagamento por parte destas de uma taxa (equivalente às portagens na rodovia) pela utilização das infraestruturas



5

**HARMONIZAÇÃO DAS
CONDIÇÕES DE
CONCORRÊNCIA**



É um estudo complexo, pois é desejável o estabelecimento de um sistema globalmente justo, quer no contexto da concorrência com as operadoras públicas, quer com outras empresas privadas ferroviárias, quer ainda com as empresas de transporte rodoviário



Estabelecimento de regras de concorrência transparentes e justas entre os diversos modos de transporte e entre empresas do mesmo modal, que favoreçam a intermodalidade e a competitividade dos transportes e da economia nacional, em geral



BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

6

**ESTUDO SOBRE A
PROBLEMÁTICA DOS
CUSTOS EXTERNOS**

QUAIS OS PRINCIPAIS CUSTOS EXTERNOS DOS TRANSPORTES:

- ✓ Poluição atmosférica (CO₂ e outros gases de efeito de estufa – GEE's);
- ✓ Ruído;
- ✓ Congestionamento;
- ✓ Sinistralidade;
- ✓ Consumo de combustíveis fósseis;
- ✓ Doenças associadas à poluição e ao stress.

**Avaliação dos custos externos a
internalizar nos diferentes modos de
transporte, consoante os efeitos
gerados/produzidos para reflexão
nos respectivos sistemas tarifários**

Objectivos e efeitos

- Promover a harmonização das condições de concorrência;
- Promover a competitividade;
- Contribuir para a selecção natural do modo mais eficiente do ponto de vista económico, energético, e ambiental

BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

ÁREAS SUPERVENIENTES A NÍVEL DAS OPERAÇÕES E DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA



BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

ÁREAS SUPERVENIENTES A NÍVEL DAS OPERAÇÕES E DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA

10

MANUTENÇÃO
DAS
INFRAESTRUTURAS



Implantação de um
Sistema Integral de
Manutenção

11

MANUTENÇÃO DO
MATERIAL
CIRCULANTE



Implantação de uma Solução Modular,
consoante a tipologia e a situação das
unidades que compõem os Parques de
Material das empresas ferroviárias

ÁREAS

MEDIDAS A TOMAR

BALANÇO GERAL:

O QUE FALTA FAZER DO MUITO QUE JÁ FOI FEITO

ÁREAS SUPERVENIENTES A NÍVEL DAS OPERAÇÕES E DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA

12

FORMAÇÃO
PROFISSIONAL



Implantação de uma “Plano de Formação” a longo prazo a nível nacional (incluindo as três empresas ferroviárias), transversal a todas as categorias profissionais, especialmente as que se encontram ligadas ao comando e controlo da circulação e à segurança ferroviária

ÁREAS

MEDIDAS A TOMAR

MUITO OBRIGADO!