



01 de Março de 2013
LUANDA



Quinta Sessão

ACESSIBILIDADES FERROVIÁRIAS AO COMPLEXO MINEIRO DE KISSALA-KITUNGO

ACESSIBILIDADES FERROVIÁRIAS AO COMPLEXO MINEIRO DE KISSALA-KITUNGO



O OBJECTO DA APRESENTAÇÃO

O tema da presente sessão encontra-se relacionado com a **criação de uma solução de acessibilidade por caminho de ferro ao Complexo Mineiro de Kissala-Kitungo.**

Na apresentação seguinte discutem-se várias alternativas com base no enquadramento perspectivável no domínio do desenvolvimento do sector marítimo-portuário, da rede Ferroviária Nacional (RFN), e das expectativas de solução para o troço de via do CFL, ainda não reabilitado, Zenza-Cacusso.

QUESTÕES PRÉVIAS

A **criação de uma acessibilidade ferroviária** é condição *sin qua non* para se poder dar início à exploração do pólo mineiro de Kissala-Kitungo.

Estas minas **distam em linha recta cerca de 30 kms da linha do caminho-de-ferro de Luanda (CFL)**, pelo que não coloca do ponto de vista da exequibilidade a construção de um ramal para distribuição da matéria-prima no território nacional

QUESTÕES PRÉVIAS

O escoamento do minério com destino à exportação, teria no Porto de Luanda, situado a cerca de **170 kms por caminho-de-ferro**, a sua natural porta de saída.

PROBLEMAS A CONSIDERAR

Colocam-se, todavia, três problemas fundamentais:

1º

Falta de aptidão do Porto de Luanda para receber o minério, uma vez que não dispõe de um terminal mineraleiro adequado

2º

Grandes implicações ambientais que a movimentação deste tipo de matéria-prima colocaria numa zona nobre da cidade e cada vez mais valorizada do ponto de vista do imobiliário

PROBLEMAS A CONSIDERAR

3º

A previsível deslocalização do Porto de Luanda para a zona da Barra do Dande, a cerca de 65 kms a norte das actuais infraestruturas portuárias, o que inviabilizaria a hipótese colocada por falta de oportunidade e rentabilidade de uma eventual iniciativa para construção de um terminal mineraleiro no Porto de Luanda a curto prazo, podendo, todavia, ficar sem utilização se, entretanto, a actividade nas minas não se iniciar ou se o Porto for deslocalizado .

ASPECTOS TÉCNICOS

A ligação das minas de Kissala-Kitungo à linha do CFL coloca também uma questão importante, nomeadamente uma **reflexão sobre a problemática das infraestruturas no troço Zenza-Cacusso**.

Neste troço, com cerca de 214 kms (do km 135 ao km 349), não foi efectuada qualquer intervenção aquando da **reabilitação geral da linha do CFL**, com a justificação de que atendendo ao perfil da via, às condicionantes físicas particulares e à morfologia do terreno **era aconselhável fazer uma variante** que permitisse alcançar depois maior velocidade de circulação e viabilizasse a homogeneização da tabela de velocidades ao longo de toda a linha.

ASPECTOS TÉCNICOS

O carril, as travessas e o balastro remontam na maior parte ainda à época da construção, não assegurando condições de circulação.

Isto significa que a eventual ligação entre a zona das minas de Kissala-Kitungo teria necessariamente que ser equacionada num contexto mais vasto que englobasse também a construção em simultâneo da projectada variante, sem o que a viabilidade do tráfego de minério, independentemente da frequência e cargas por eixo, teria que ser questionada com total justificação. O que, aliás, pode constituir o *leit motiv* indispensável, mas obviamente não o único, para se encarar rapidamente o problema da construção da variante Zenza-Cacusso.

AS POSSÍVEIS SOLUÇÕES ALTERNATIVAS

Neste enquadramento, **são aparentemente 3 (três) as possíveis soluções (alternativas)** que se prefiguram como passíveis de poderem vir a oferecer uma saída credível e sustentável para o tráfego de minério no futuro.

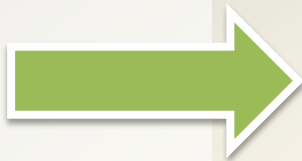
AS POSSÍVEIS SOLUÇÕES ALTERNATIVAS

ALTERNATIVA I



Apostar na construção de um ramal de ligação à linha do CFL e na resolução do problema da variante

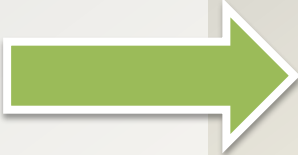
ALTERNATIVA II



Criar uma ligação entre a área de mineração e o Ramal do Dondo, sem interferência com o problema da variante, mas igualmente com exigência da construção da linha entre o NPD e o NAL (nos termos previstos no estudo da rede Ferroviária nacional – RFN)

AS POSSÍVEIS SOLUÇÕES ALTERNATIVAS

ALTERNATIVA III



Em vez de ligar a região mineira de Kissala-Kitungo à linha do CFL e ao Porto de Luanda ou ao futuro Porto da Barra do Dande, **efectuar essa ligação directamente ao Porto do Lobito**, localizado a cerca de **335 kms em linha recta** ou, alternativamente, **a um determinado ponto da linha do caminho-de-ferro de Benguela (CFB)**, com maior exequibilidade no entroncamento do Huambo, aproveitando a projectada ligação entre as linhas do CFL e do CFB prevista no estudo da Rede Ferroviária Nacional, que teria **cerca de 370 kms** e se inseria num troço da RFN já previsto.

NESTA SOLUÇÃO, APROVEITAVA-SE A EXCELÊNCIA DAS INFRAESTRUTURAS DO NOVO PORTO MINERALEIRO DO LOBITO E MAXIMIZAVA-SE A RENTABILIDADE E COMPETITIVIDADE DESTA

A REDE FERROVIÁRIA NACIONAL E A LOCALIZAÇÃO DO COMPLEXO MINEIRO

O complexo Mineiro de Kissala-Kitungo fica num eixo privilegiado da Rede Ferroviária Nacional



RFN




**VISTA DO TERMINAL MINERALEIRO DO PORTO DO
LOBITO (em construção)**



**VISTA DO TERMINAL MINERALEIRO DO PORTO DO
LOBITO (em construção)**


VANTAGENS E BENEFÍCIOS

A **ALTERNATIVA III** apresenta a vantagem não despendendo de:



No Huambo haveria hipótese de dar continuidade à linha no sentido do Lubango, concretizando assim o objetivo de integração dos três caminhos-de-ferro e viabilizando finalmente uma solução ferroviária em rede a nível nacional, conforme proposta consagrada no estudo da RFN.

Este cenário origina ainda outros dois benefícios importantes:



O **aproveitamento do terminal minereiro do Porto do Lobito** de elevada qualidade e capacidade para escoamento do minério para o mercado internacional, que conjuntamente com o tráfego de minério dos países limítrofes – RDC e Zâmbia –, ajudariam a **viabilizar mais rapidamente o investimento efectuado** com a construção desse terminal.

POSSÍVEIS CONSEQUÊNCIAS

A reflexão anterior coloca um grande enfoque na necessidade de ter presente um conjunto de **alternativas para a problemática da exploração das minas de Kissala-Kitungo** e para a **construção das respectivas acessibilidades**, bem como em relação a aspectos importantes que irão concertar estar subjacente a essa avaliação e irão pesar bastante na selecção da alternativa a eleger.

UMA COISA É CERTA: O TEMPO URGE E QUALQUER UMA DAS ALTERNATIVAS APONTADAS LEVA O SEU TEMPO A IMPLANTAR E APRESENTA TAMBÉM VALORES DE INVESTIMENTO DIFERENCIADOS, PELO QUE DEVEM SER ADEQUADAMENTE PONDERADAS NA PERSPECTIVA DO “CUSTO-BENECÍCIO” ECONÓMICO E SOCIAL

NÃO SENDO O TRANSPORTE RODOVIÁRIO UMA ALTERNATIVA VÁLIDA DO PONTO DE VISTA DA CAPACIDADE E DA COMPETITIVIDADE ECONÓMICA, NEM SUSTENTÁVEL DO PONTO DE VISTA AMBIENTAL, QUALQUER DECISÃO NESTA MATÉRIA INFLUENCIARÁ A DATA DO POSSÍVEL INÍCIO DA EXPLORAÇÃO MINEIRA NAS MINAS DE KISSALA-KITUNGO

PERSPECTIVA DE LOCALIZAÇÃO E DE ACESSIBILIDADES



PORTO DO LOBITO

HUAMBO

ASPECTOS QUE INTERFEREM NA SELECÇÃO DA ALTERNATIVA A ELEGER

A **fundamentação das distintas opções** e, sobretudo, o **conhecimento dos custos de investimento associados**, das **vantagens e inconvenientes de cada cenário**, e do **custo-benefício económico e social global**, constituem matérias que poderão suscitar um debate esclarecedor que conduzirá a uma tomada de decisão fundamentada e tecnicamente bem apoiada.

MUITO OBRIGADO!