



01 de Março de 2013
LUANDA



Sexta Sessão

CONSTRUÇÃO DA LINHA FERROVIÁRIA DE LIGAÇÃO ANGOLA-ZÂMBIA

CONSTRUÇÃO DA LINHA FERROVIÁRIA DE LIGAÇÃO ANGOLA-ZÂMBIA



O CONTEXTO DA PROBLEMÁTICA DA LIGAÇÃO À ZÂMBIA

A **ligação ferroviária entre Angola e a Zâmbia** é uma questão que vem recorrentemente a público e tem sido objecto de reiteradas afirmações por parte dos Governos de ambos os países acerca do interesse em concretizar o mais rapidamente possível este projecto.

Para além disso, pode ser este o momento oportuno de a iniciativa privada poder dar um contributo relevante naquilo que é a sua vocação, isto é, a participação na montagem de soluções empresariais que conduzam à rápida implementação das infraestruturas, que podem passar por um **processo integral envolvendo a concepção, a construção, o financiamento e a exploração das infraestruturas**.

O CONTEXTO DA PROBLEMÁTICA DA LIGAÇÃO À ZÂMBIA

Haveria, assim, condições de **antecipar bastante o início do processo construtivo**, que na prática se traduzirá na entrada em funcionamento da linha de ligação muito antes daquilo que seria expectável se o percurso a seguir decorresse da prévia orçamentação e cabimentação dos investimentos.

O objectivo preliminar consiste, no momento actual, que os Governos de Angola e da Zâmbia levem as suas redes nacionais até um ponto comum na fronteira entre ambos, independentemente dos modelos de construção e financiamento a adoptar em cada caso.

INSTRUMENTOS DE FINANCIAMENTO

Da parte de Angola encontram-se já disponíveis os mecanismos legais para o processo poder avançar, se for entendido conveniente no âmbito previsto no diploma das **Parcerias Público-Privadas (PPP)** já consagrado no regime jurídico angolano (**Lei nº 2/11 de 14 de Janeiro**), que vem precisamente abrir o caminho para a realização das grandes obras públicas e projectos estruturantes de âmbito territorial nacional a coberto de um mecanismo de partenariado e de partilha do risco entre o sector público e o sector privado, daqui decorrendo as vantagens da antecipação do projecto e da minimização do esforço financeiro do Estado na construção da ligação.

EVENTUAIS PARCEIROS DO NEGÓCIO

Pensa-se que será possível explorar a possibilidade de **envolver no negócio o CFB (eventualmente), empresas transportadoras nacionais, grandes construtoras, e empresas do sector da mineração que exploram jazidas na Zâmbia** e para as quais a nova ligação viabilizaria o escoamento das suas matérias-primas através precisamente do Caminho de Ferro de Benguela e a sua posterior exportação pelo Porto do Lobito.

Se o projecto não seguir a **matriz de uma concessão envolvendo a construção, o financiamento e a exploração** ancorada no diploma das PPP, **então terá de ser o Estado a suportar o ónus do processo** e a retirar dos tráfegos futuros, em especial de minério, os correspondentes benefícios e a recuperação do capital investido.

A VALORIZAÇÃO QUE A LIGAÇÃO PROJECTA NA REGIÃO

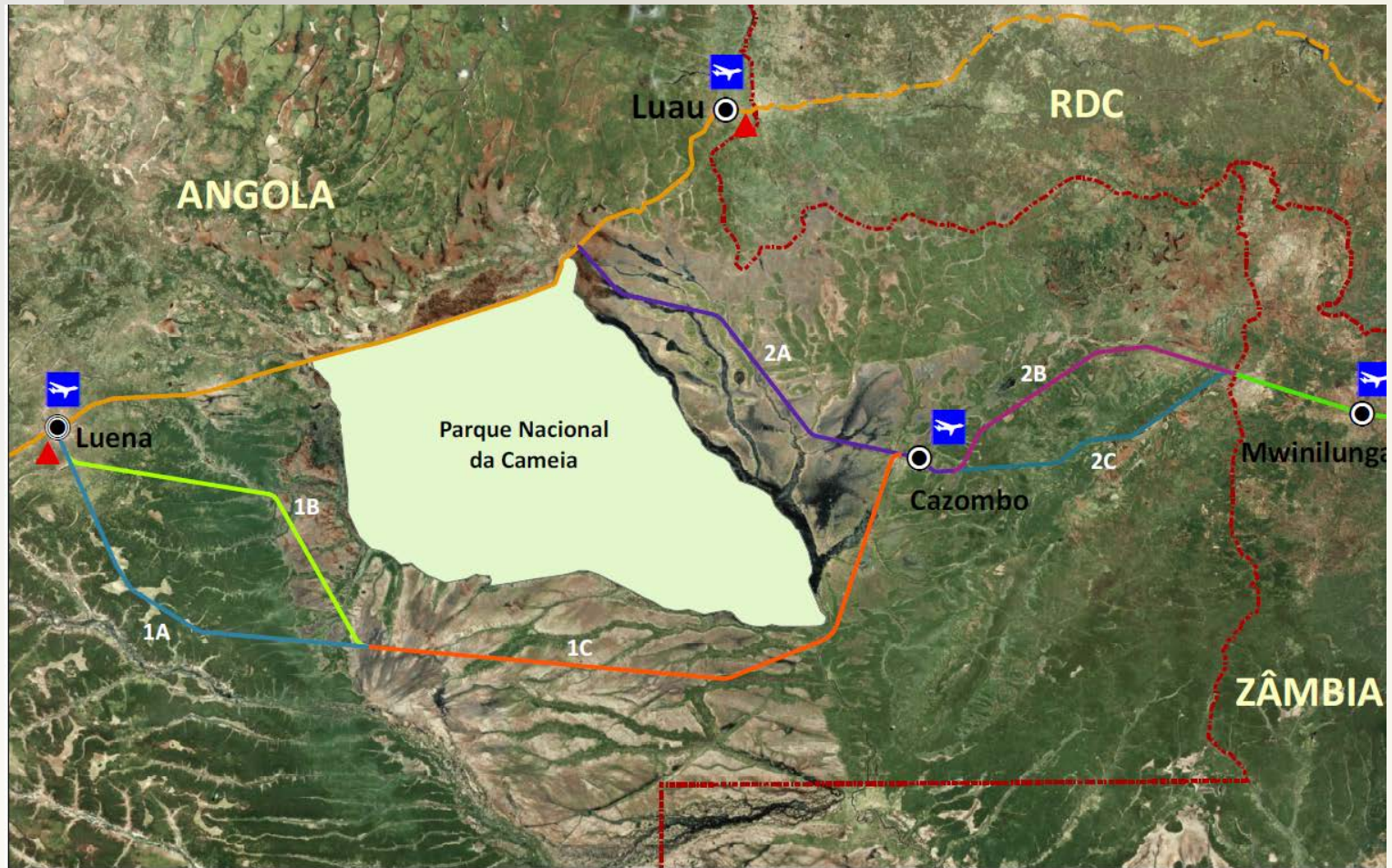
Em qualquer situação que venha a ser adoptada, o projecto deverá ser enquadrado em termos macroeconómicos, com a correspondente **projectão na actividade produtiva, criação de emprego, e aumento do rendimento, assim como na dinâmica da criação de valor no Corredor do Lobito**, para o qual a nova acessibilidade internacional jogará um papel de **elevado interesse económico e social resultante do efeito multiplicador e do contributo para a coesão territorial** entre ambos os países.

A VALORIZAÇÃO QUE A LIGAÇÃO PROJECTA NA REGIÃO

A extensão da rede ferroviária angolana até à fronteira zambiana **permitirá a dinamização das trocas comerciais e o consequente prolongamento da rede ferroviária nacional pelo interior da região austral do Continente Africano**. É um **desígnio da própria SADC** (Southern African Development Community) e uma **solução reclamada por vários países**.

Vejamos em seguida algumas **alternativas de traçado** com **exequibilidade em termos de inserção geográfica**, sem a discussão das quais não se poderá avançar com a desejável rapidez.

ALTERNATIVAS DE TRAÇADO



Legenda

- 1A - 165km 1C - 260 km 2B - 150km CF Zâmbia CF Benguela
 1B - 163km 2A - 158km 2C - 141km CF RDC ▲ Plataforma Logística

Alternativas	Extensão (km)
1A-1C-2B	576
1A-1C-2C	470
1B-1C-2B	581
1B-1C-2C	565
2A-2B	308

PÓLOS DE AMARRAÇÃO DA LINHA DE LIGAÇÃO À ZÂMBIA

O **traçado**, independentemente da melhor solução em termos de **orografia** e de **custo**, deverá ter em consideração a **localização das Plataformas Logísticas do eixo Luena-Luau** e deve posicionar-se para as servir directamente, **valorizando a intermodalidade e a complementaridade entre a rede de transportes e a rede de logística.**

OS IMPACTOS NA ECONOMIA ANGOLANA

A conexão da rede ferroviária angolana com a rede dos países da SADC e com a rede africana estruturada pelos grandes eixos transafricanos é um projecto que se insere dentro da política multilateral para a **construção de uma rede ferroviária integrada no Continente Africano**, havendo agora que encetar o processo de construção das ligações em falta, como é o caso em apreço da articulação da rede angolana com a sua congénere zambiana.

Esta iniciativa potenciará Angola como uma autêntica Plataforma Logística continental (hub regional), aumentando a acessibilidade dos países do interior sem fronteiras marítimas aos portos marítimos do Atlântico, em especial do Porto do Lobito, e valorizando ainda mais a sua posição geoestratégica privilegiada.

OS EFEITOS NA POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO VIABILIZADA PELA NOVA LINHA E NAS ECONOMIAS DOS PAÍSES DA SUBREGIÃO

Para tanto, **necessário se torna concretizar a construção da linha de ligação**, que tem à partida as já referidas alternativas de traçado, dado que nisto coincidem os países mais directamente interessados – Angola e Zâmbia – e tendo ainda em consideração que **tal eixo se insere na política de integração da rede ferroviária africana aprovada pelas instâncias internacionais competentes**.

OS EFEITOS NA POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO VIABILIZADA PELA NOVA LINHA E NAS ECONOMIAS DOS PAÍSES DA SUBREGIÃO

Esta conjuntura contribuirá para uma **maior internacionalização da economia angolana e para o reforço da afirmação de Angola na cena internacional**. No plano comunitário, a interligação das redes será determinante para o sucesso das **políticas de integração regional e promoverá a coesão económica e social entre os diversos países membros da SADC**.

OS EFEITOS NA POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO VIABILIZADA PELA NOVA LINHA E NAS ECONOMIAS DOS PAÍSES DA SUBREGIÃO

A **conexão à Zâmbia reforçará a importância do Corredor de Desenvolvimento do Lobito**, como já vimos, que tem como polos nucleares estruturantes precisamente o **porto marítimo** da cidade que lhe empresta o nome e as **centralidades urbanas de quatro das mais importantes cidades de Angola – Benguela, Huambo, Kuito e Luena**.

Para além disso, neste corredor prevê-se a construção de **grandes plataformas de logística** em todas as cidades referidas e ainda no Luau, junto à fronteira com a RDC, que permitirão concentrar e distribuir todo o tipo de cargas provenientes do interior e do exterior de Angola e as destinadas também a esses mercados, dinamizando o comércio e a logística de distribuição.

OS EFEITOS NA POLÍTICA DE INTEGRAÇÃO VIABILIZADA PELA NOVA LINHA E NAS ECONOMIAS DOS PAÍSES DA SUBREGIÃO

Um **aspecto fundamental das potencialidades do corredor centra-se nos serviços de transporte que oferecerá às grandes empresas que exploram jazidas de minério de cobre na RDC e na Zâmbia (região do Catanga e do COOPERBELT)**. No primeiro caso, essa possibilidade já se encontra disponível através da linha do CFB; no caso da Zâmbia, a porta ficará aberta após a construção da referida linha de ligação.

O escoamento do minério pelo Porto do Lobito e a utilização da linha do CFB tornam a logística associada mais eficiente e, conseqüentemente, menos onerosa do que as alternativas utilizadas actualmente, que procuram os portos da África do Sul e do Índico para a exportação do minério, e serão uma mais-valia para a economia do Corredor do Lobito e para a própria economia nacional.

AS POSSÍVEIS ACÇÕES A DESENVOLVER

Para se avançar rapidamente é **fundamental agora desenvolver as acções e os estudos e projectos indispensáveis à consolidação de uma solução de traçado**, havendo, para tanto, que elaborar dossiers com informação sobre as seguintes matérias:

- ➡ **Estudo das alternativas de traçado**
- ➡ **Projectos de engenharia;**
- ➡ **Estudos de procura, estudos de investimento e estudos de viabilidade económico-financeira;**
- ➡ **Estudos de impacto ambiental (IA) e de avaliação estratégica ambiental (AEA);**
- ➡ **Promoção e participação de um eventual consórcio para construção das infraestruturas;**
- ➡ **Elaboração do Modelo de Financiamento.**

OS EFEITOS NO TERMINUS DA LINHA DO CFB NO PORTO DO LOBITO

A LIGAÇÃO À ZÂMBIA CUJA PROBLEMÁTICA FOI OBJECTO DE DISCUSSÃO NA PRESENTE SESSÃO E A LIGAÇÃO À REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO CONGO (RDC) JÁ EXISTENTE, COLOCAM AGORA O **PROBLEMA DA CHEGADA DA LINHA DO CFB AO PORTO DO LOBITO, EM ESPECIAL AO TERMINAL MINERALEIRO**, QUE SERÁ A PORTA NATURAL DE ESCOAMENTO, ENTRE OUTROS PRODUTOS, DO MINÉRIO ORIGINÁRIO DA REGIÃO DO KATANGA E DO COOPERBELT.

PELA NATUREZA DESTA CARGA, QUE NO SEU TRÂNSITO AO LONGO DA LINHA E, ESPECIALMENTE, À CHEGADA AO LOBITO É PASSÍVEL DE COLOCAR **PROBLEMAS DE ORDEM AMBIENTAL, QUE É NECESSÁRIO PREVENIR E CONTORNAR**, SERÁ NECESSÁRIO TER ESPECIAIS RESERVAS NA SELECÇÃO DE UM TRAÇADO NESSA ÁREA, QUE PARA ALÉM DE TER DE SER VIÁVEL TEM TAMBÉM DE PREVENIR/MINIMIZAR EVENTUAIS PROBLEMAS NO REFERIDO DOMÍNIO.

AS ALTERNATIVAS APRESENTADAS

Pelo que se conhece e é apresentado no mapa seguinte, **as alternativas estudadas apresentam problemas** que será necessário equacionar, de entre os quais se salienta:

- A) A CONSTRUÇÃO DE UMA PONTE COM CERCA DE 140 m;
- B) A CONSTRUÇÃO DE OUTRAS OBRAS DE ARTE DE DIMENSÃO SUPERIOR A 150 m;
- C) O TRÁFEGO CONTINUA A FAZER-SE POR DENTRO DA ZONA URBANA DA CIDADE DO LOBITO;
- D) É UTILIZADA A LINHA EXISTENTE, O QUE SIGNIFICA QUE, NO FUTURO, COEXISTIRÃO SOBRE A LINHA LOBITO-BENGUELA, TANTO O TRÁFEGO SUBURBANO, COMO O TRÁFEGO DE MERCADORIAS E, MAIS GRAVE AINDA, O TRÁFEGO DE MINÉRIO.

ALTERNATIVAS JÁ APRESENTADAS



UMA NOVA ALTERNATIVA

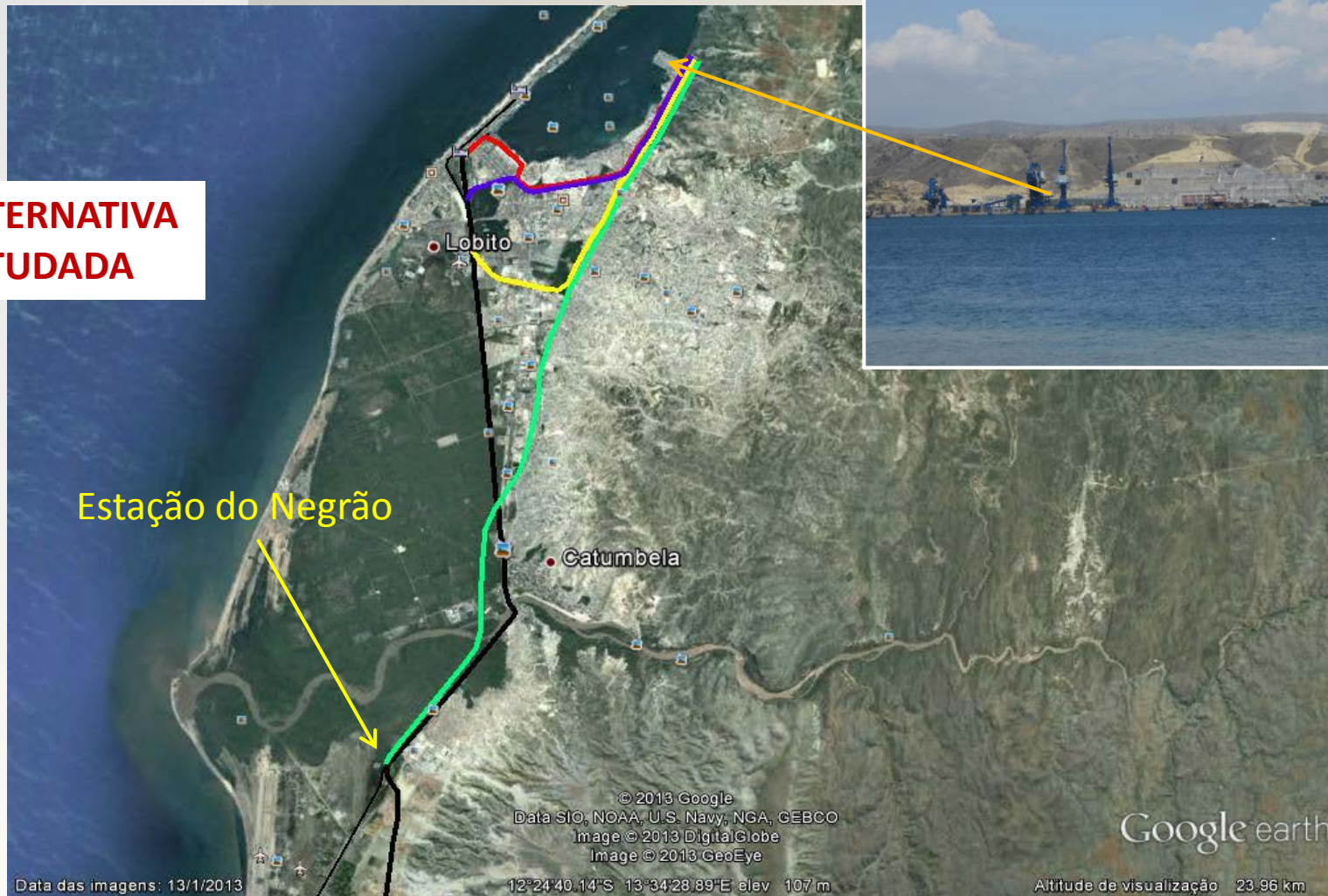
Nesta conjuntura, **foi avaliada uma alternativa** que se considera válida e contorna todos os problemas atrás mencionados.

Com efeito, conforme se pode ver nas figuras seguintes, o traçado do ramal de ligação entre a linha CFB e o Porto do Lobito/Terminal Mineraleiro que foi equacionado, garante:

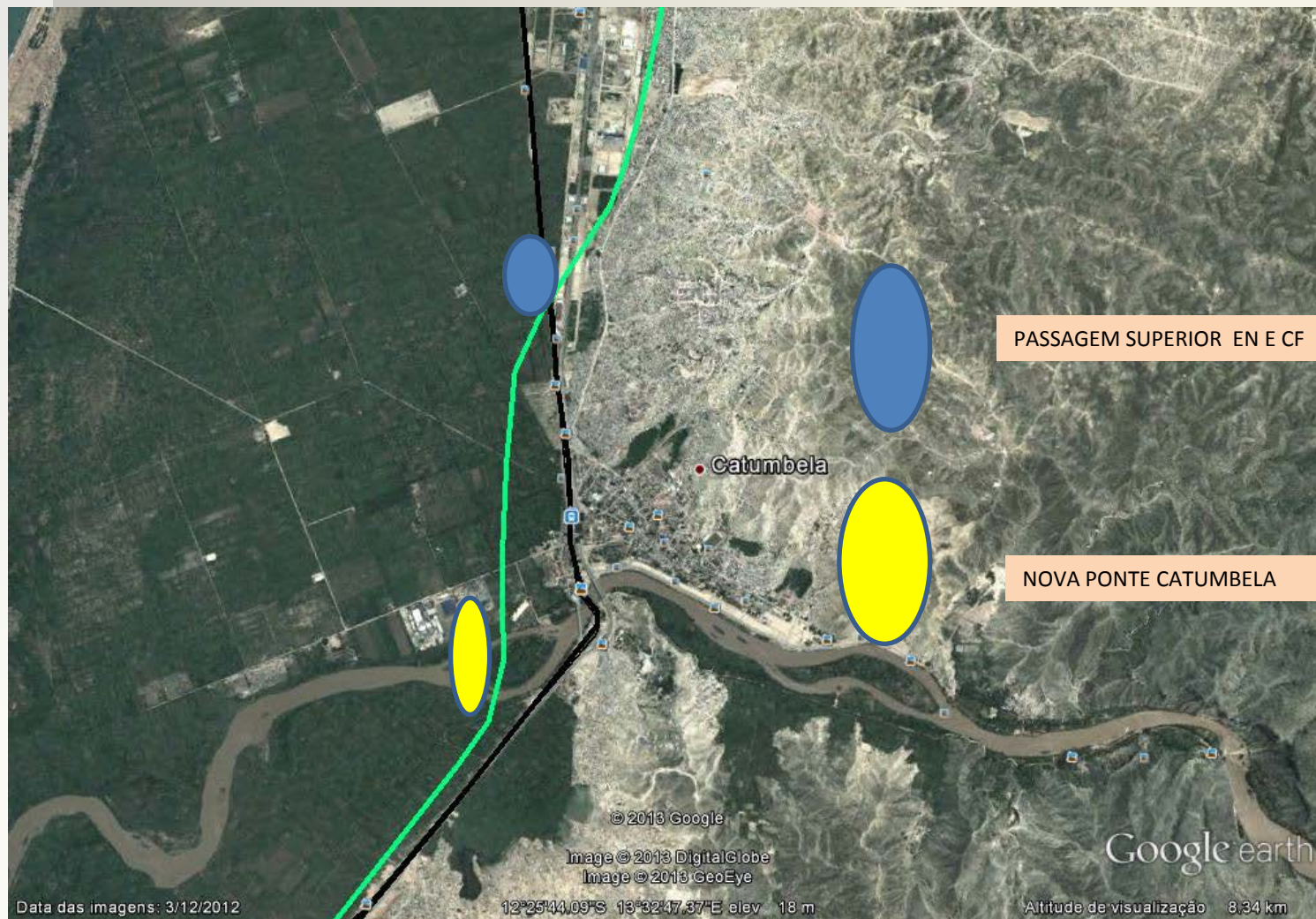
- A) A NÃO UTILIZAÇÃO DO TROÇO SUBURBANO LOBITO-BENGUELA;**
- B) O TRÁFEGO NÃO ENTRA NA CIDADE DO LOBITO;**
- C) A ÚNICA OBRA DE ARTE SIGNIFICATIVA SERIA UMA NOVA PONTE PARA ATRAVESSAR O RIO CATUMBELA;**
- D) PODE FAZER-SE UM TERMINAL NA ESTAÇÃO DE NEGRÃO ONDE SERIA EFECTUADA A TRIAGEM DO MATERIAL (CARGA DE MINÉRIO);**
- E) MAS É TAMBÉM POSSÍVEL, SE HOUVER ESPAÇO, CONSTRUIR O FEIXE DE LINHAS PARA MOVIMENTAÇÃO DOS COMBOIOS NOS TERRENOS ADJACENTES AO PRÓPRIO TERMINAL MINERALEIRO.**

UMA NOVA ALTERNATIVA

**ALTERNATIVA
ESTUDADA**



UMA NOVA ALTERNATIVA



A INDISPENSÁVEL COMPARAÇÃO DAS ALTERNATIVAS

PERANTE AS ALTERNATIVAS EM PRESENÇA, HÁ AGORA A POSSIBILIDADE DE SE ESTUDAR E JUSTIFICAR A SOLUÇÃO QUE SE AFIGURE PREFERÍVEL, MEDIANTE A CONFRONTAÇÃO DE VANTAGENS E INCONVENIENTES ASSOCIADAS ÀS VÁRIAS HIPÓTESES, QUE DEVE SER SELECIONADA NO CONTEXTO DA MELHOR RELAÇÃO “CUSTO-BENEFÍCIO” E ONDE EXTERNALIDADES E OS RISCOS AMBIENTAIS DEVEM SER CONVENIENTEMENTE RELEVADOS E INTERNALIZADOS

SEXTA SESSÃO - CONSTRUÇÃO DA LINHA FERROVIÁRIA DE LIGAÇÃO ANGOLA-ZÂMBIA

**POR SIMPLES PRECAUÇÃO, E ATÉ QUE UMA DECISÃO DE
CONSTRUÇÃO DO RAMAL SEJA TOMADA, CONSIDERA-SE
ADEQUADO QUE SEJA ESTUDADO E SELECCIONADO O CANAL E,
SUBSEQUENTEMENTE, SER DECLARADO O RESPECTIVO ESPAÇO
COMO ÁREA “NON AEDIFICANDI”**

MUITO OBRIGADO!