



República de Moçambique

.....
Ministério dos Transportes e Comunicações
Gabinete do Ministro

Intervenção

de

Sua Excelência

Dr. Janfar Abdulai

Ministro dos Transportes e Comunicações

Por Ocasão da Inauguração do Terminal Internacional Ferroviário de
Trânsito de Minérios de Ressano Garcia

Ressano Garcia, 30 de Março de 2022

**Senhor Representante da Secretária de Estado na
Província de Maputo;**

**Senhor Representante ~~doua~~ Excelência Governador da
Província de Maputo;**

**Excelentíssimo Senhor Administrador do Distrito da
Moamba;**

**Excelentíssimo Senhor Presidente do Conselho de
Administração da Empresa Portos e Caminhos de
Ferro de Moçambique;**

Senhor Representante da TLG

Ilustres Convidados

Minhas senhoras

Meus senhores

Permitam-me que, em nome do Governo da República de Moçambique e em meu nome próprio, apresente calorosas saudações, por ocasião da inauguração do

Terminal Ferroviário Internacional de Transito de Minérios de Ressano Garcia.

Saudamos de forma especial e congratulamos a empresa Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique e a TLG por terem encarado, com responsabilidade e determinação a decisão do Governo de tomar medidas para a revitalização do transporte ferroviário no Corredor de Maputo.

Minhas senhoras

Meus senhores

Testemunhamos hoje, a concretização da orientação do Governo para a empresa pública Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique identificar um parceiro para a solução alternativa para o transporte de minerais da África

do Sul ao Porto de Maputo que se mostrava menos eficiente, através da EN4.

Os minérios, dada a sua característica e volumes envolvidos neste negócio, constituem carga eminentemente ferroviária, facto que levou ao Governo a decidir pela revitalização da linha férrea de Ressano Garcia, para atender a demanda crescente deste serviço.

De entre as várias intervenções em curso para a revitalização do transporte ferroviário de minérios e outras mercadorias nesta linha férrea de Ressano Garcia, aponta-se a Construção deste Terminal [multimodal](#), intervenções de reabilitação da ferrovia, bem como o reforço da capacidade de tracção através da aquisição de equipamento rolante como locomotivas e vagões.

Com o terminal [multimodal ferroviário](#) que hoje temos o privilégio de proceder a respectiva inauguração, estão

criadas as condições necessárias para a migração de parte da carga escoada através de de modal rodoviária N4 para o modal ferroviário.

A utilização de mais de um tipo de modal agrega vantagens competitivas a cada modal, caracterizada pelo nível de serviço e custo. Combinados, permitem uma entrega porta a porta a um menor custo e um tempo relativamente menor, maior utilização de tecnologia de informação e comunicação, melhor infraestrutura para actividades de apoio logístico, como armazenagem e transbordo, buscando equilíbrio entre preço e serviço.

O Governo continuará a privilegiar iniciativas que tornem as nossas estruturas logísticas eficientes, através de investimentos, para facilitar o processo multimodal de transportes.

Em Moçambique ainda temos uma estrutura logística deficiente, por falta de investimentos, dificultando assim o processo multimodal de transportes.

Para tornar as ferrovias e hidrovias mais competitivas, é necessário investir em pontos de transbordos, nos terminais, e desenvolver a interface de transferência rápida, fácil e dinâmica, de um modal para o outro em custo compensador e competitivo.

“

Hoje é normal um caminhão percorrer mais de 1500 quilômetros cortando o país de Sul a Norte entre as estradas asfaltadas e de terra para carregar e entregar mercadorias. Do ponto de vista económico, o mais vantajoso seria transferir a carga de longa distância para as ferrovias, ou para modal marítimo, deixando o caminhão para as viagens curtas e para a interligação de carga e descarga entre esses modais”.

Por isso,

Minhas Senhoras

Meus Senhores

Formatted: Font: 16 pt

Formatted: Font: 16 pt

Formatted: Font: 16 pt

Formatted: Font: 16 pt

Este é um passo importantíssimo que o país está a dar, rumo a geração de eficiência das suas infraestruturas logísticas, através de combinação dos modais de transportes, neste caso a rodovia e Ferrovia. a linha férrea de Ressano Garcia.

O investimento dos cerca de 20 Milhões de Dólares para a construção e operacionalização de todo o projecto deste terminal é parte das medidas em curso para tornar o corredor de Maputo mais competitivo e eficiente, bem como gerar mais postos de trabalho no Sector dos Transportes e Comunicações.

Só com a entrada em funcionamento deste terminal foi possível gerar mais 40 novos empregos directos, dos quais 30 trabalhadores foram contratados nesta vila de Ressano Garcia.

≡

A presente -inauguração ~~deste terminal~~ foi antecedida por um ensaio, havendo convicção de estarmos perante uma

Formatted: Font color: Auto

Formatted: No underline

solução funcional, a medir pelos resultados conseguidos neste período. Só no período de testes desta infraestrutura, eram atendidos cerca de 130 a 150 camiões por dia que outrora percorriam a estrada até ao Porto de Maputo.

Actualmente, o terminal recebe cerca de 180 mil toneladas por mês, retirando cerca de 170 camiões da EN4, por dia.

Este exercício permitiu, no ano passado, o transporte de cerca de 408.2 mil toneladas de Magnetite, através da Linha Férrea de Ressano Garcia, manuseadas neste terminal.

Com esta inauguração, o terminal passará a manusear cerca de 2.1 milhões de toneladas de Minérios por ano, o que corresponde a cerca de 180 mil toneladas por mês, retirando cerca de 170 camiões da EN4, por dia. Para o

Formatted: No underline

alcance deste desiderato será igualmente consolidado e incrementado o número de comboios por dia, de uma média de 1.5 para 2 comboios dia.

Esta tendência reforça a nossa convicção de ser este o melhor caminho para a redução dos congestionamentos na EN4, e o mais importante, a geração de eficiência nos nossos serviços logísticos.-

Como perspectiva, encorajamos o trabalho em curso entre o CFM e a TLG para a implementação da fase 2 do projecto, de forma a aumentar a capacidade das actuais ~~1803.5~~ mil toneladas para 360 mil toneladas por mês.

Com a migração da carga rodoviária para a linha férrea, em especial os minérios, a economia do País e da região,

ganham com a redução dos custos de transporte, redução dos congestionamentos e dos acidentes de viação, poluição ambiental, entre outras vantagens.

Temos consciência do desafio que representa a consolidação e melhoria constante dos indicadores operacionais deste terminal, por isso, desafiamos aos gestores para estarem atentos à evolução deste projecto, fazendo os necessários reajustes para a satisfação efectiva dos utentes.

No transporte de carga, a rota a usar é determinada pela eficiência dos sistemas envolvidos. O tempo de manuseamento pesa muito para decisão dos clientes, devendo os gestores trabalharem para responder a esse desafio.

Minhas Senhoras

Meus Senhores

~~O investimento dos cerca de 20 Milhões de Dólares para a construção e operacionalização de todo o projecto de terminal é parte das medidas em curso para tornar o corredor de Maputo mais competitivo e eficiente.~~

Formatted: Font color: Red

Formatted: Font color: Red

Para além do investimento em infraestruturas, o Governo está atento aos aspectos burocráticos que afectam a fluidez do tráfego de pessoas e bens neste Corredor.

Em Outubro do ano passado, quando os congestionamentos na fronteira se mostraram críticos, criamos uma equipa multisectorial constituída por quadros do Ministério dos Transportes e Comunicações, Autoridade Tributária, Mcnet e a Concessionária do Porto de Maputo, a MPDC para trabalhar para a mitigação deste problema.

Como resultado do trabalho desenvolvido por esta equipe, foram concebidas medidas de curto, médio e longo prazos para a melhoria do fluxo rodoviário de mercadorias nesta fronteira, como são os casos de:

- ✓ Integração do sistema da MPDC ao sistema da Janela Eletrónica e a banca para os transportadores com destino ao Porto de Maputo passarem a ter um pagamento automático dos seus TIP, sem qualquer intervenção humana. Actualmente, cerca de 60% do tráfego de camiões com destino ao porto de Maputo é pago automaticamente.
- ✓ Criação e operacionalização do balcão específico para atender os camionistas que pagam o TIP automaticamente, separando-os com aqueles que ainda pagam em numerário.

✓ Extensão do parque do Km4 para a criação de uma zona dedicada para a carga em trânsito. As obras foram concluídas no final de Dezembro do ano passado o que permitiu melhorar grandemente o fluxo do tráfego.

Em Outubro, antes da implementação destas medidas, o tempo de espera nesta fronteira era de 2 a 3 dias e hoje, como resultado desta intervenção, estamos em cerca de 10 a 12 horas.

Note-se que este tempo seria menor que as actuais cifras se o número de camiões tivesse mantido, contudo, o esforço feito para reduzir o tempo de espera na Fronteira, atraiu outra demanda. Em Outubro geríamos cerca de 700 camiões e actualmente já estamos na casa do 900 camiões por dia.

O tempo de 10 a 12 horas ainda não nos satisfaz, pelo que estamos a implementar medidas estruturais a médio e longo prazo como a construção de mais uma faixa de rodagem da fronteira até o Km4, o alargamento do tempo de funcionamento para 24 horas, por dia, entre outras.

A construção e operacionalização deste terminal é parte das medidas estruturais em curso, sendo nossa expectativa a melhoria da eficiência e competitividade deste corredor, numa abordagem integrada e multimodal dos sistemas de transporte.

As medidas para a melhoria da fluidez nesta fronteira de Ressano Garcia estão a ser combinadas com um trabalho diplomático paralelo com as autoridades sul-africanas no sentido de resolver os desafios do lado da fronteira de Lebombo.

Terminamos agradecendo a presença de todos, formulando votos para sucessos na gestão deste terminal, infraestrutura de capital importância para a revitalização do transporte ferroviário no Corredor de Maputo.

Pela atenção, os nossos melhores agradecimentos.

KANIMAMBO...