



3.^º CONSELHO TÉCNICO

SUB-SECTOR
DOS TRANSPORTES TERRESTRES



TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

25 JULHO 2025 | Auditório ENAPP

PROGRAMA DE REFORÇO DO TRANSPORTE COLECTIVO URBANO DE PASSAGEIROS

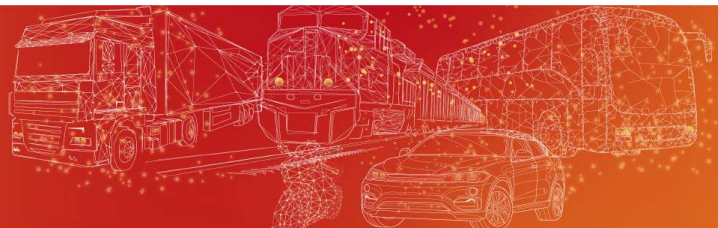
Evolução do Programa



INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



SUMÁRIO



1. Apresentação



2. Acções do Programa



3. Plano de Distribuição dos Autocarros



4. Estudos de Transportes e Documentos de Apoio



5. Implementação do SNBI e o surgimento da ENBI



6. Construção e Concessão de Terminais Rodoviários



7. Indicadores Operacionais do Sistema de Transporte



8. Incumprimentos que Afectam o STPP



9. Regulamento Tarifário



10. Funcionamento Sustentável da Tarifa



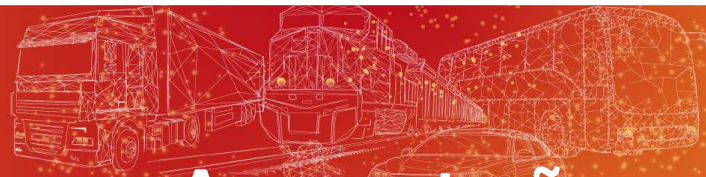
11. Empregos gerados



12. Empresas Beneficiadas



13. Conclusão



Apresentação

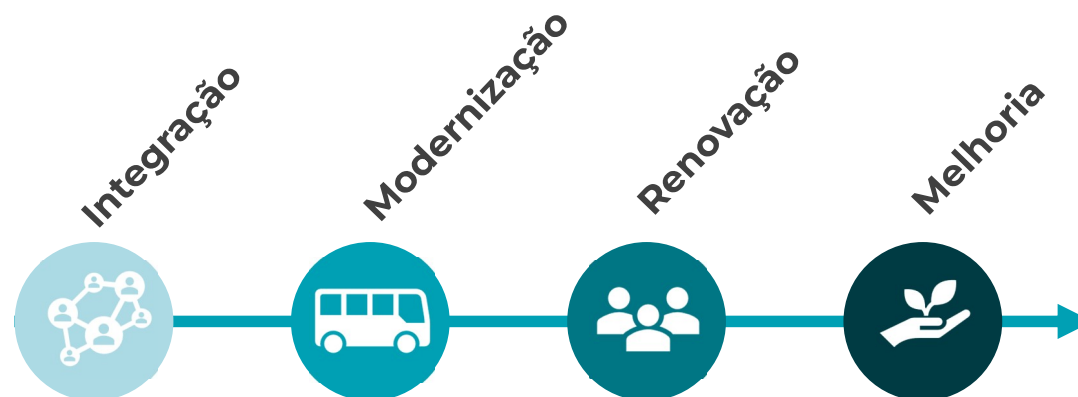
O Governo de Angola, por intermédio do Ministério dos Transportes (MINTRANS), está a **implementar um amplo Programa de Reforço do Transporte Colectivo Urbano de Passageiros**, com o objetivo de melhorar de forma sustentável a mobilidade urbana em todas as províncias do país.

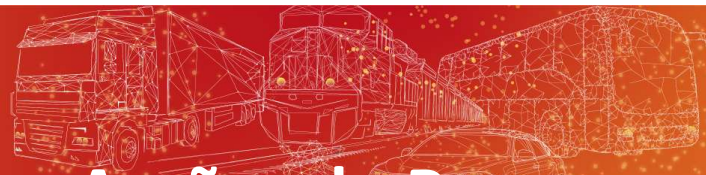
Esta iniciativa **integra-se na estratégia nacional de desenvolvimento económico e social**, reconhecendo o papel essencial do transporte público na promoção da inclusão social, no estímulo à produtividade urbana e na redução dos impactos ambientais.

O programa visa **modernizar, expandir e reordenar os sistemas de transporte colectivo**, promovendo soluções eficientes, acessíveis e integradas que respondam à crescente procura por mobilidade nas zonas urbanas e periurbanas.

As ações realizadas abrangem investimentos em infraestruturas, **renovação da frota, capacitação institucional, modernização dos serviços e melhoria da qualidade do atendimento ao utente.**

O Programa contribui diretamente para a **melhoria da qualidade de vida dos cidadãos e para a criação de cidades mais sustentáveis e resilientes**, alinhadas com os compromissos internacionais de Angola no âmbito da Agenda 2030 e dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS).





Acções do Programa

Para alcançar os seus objetivos, o Programa de Reforço do Transporte Colectivo Urbano de Passageiros contempla um conjunto articulado de ações estratégicas, organizadas nos seguintes eixos principais:



Renovação da Frota – Aquisição e distribuição de autocarros modernos, com foco na eficiência operacional e na cobertura nacional.



Melhoria das Infraestruturas – Construção de terminais rodoviários para o transporte colectivo, ordenamento e sinalização de paragens.



Reordenamento da Rede de Transporte – Organização das rotas de transporte visando maior eficiência e cobertura.



Estudos Técnicos e Regulação – Elaboração de estudos para o cálculo tarifário e definição de tarifas operacionais e reais do sistema, estruturação do Fundo de Transporte e desenvolvimento de regulamentos de apoio.



Modernização dos Serviços – Implementação da bilhética electrónica, sistemas de monitorização e ferramentas digitais, bem como a criação da ENBI.



Capacitação e Formação – Qualificação de profissionais e fortalecimento institucional das entidades gestoras e operadores do sistema.



Atendimento ao Público – Criação de centros de atendimento e melhoria da experiência do utente, com foco na proximidade e na eficiência do serviço.



Sustentabilidade e Inclusão – Adoção de políticas tarifárias sociais, promoção da acessibilidade universal e incentivo à mobilidade urbana sustentável.

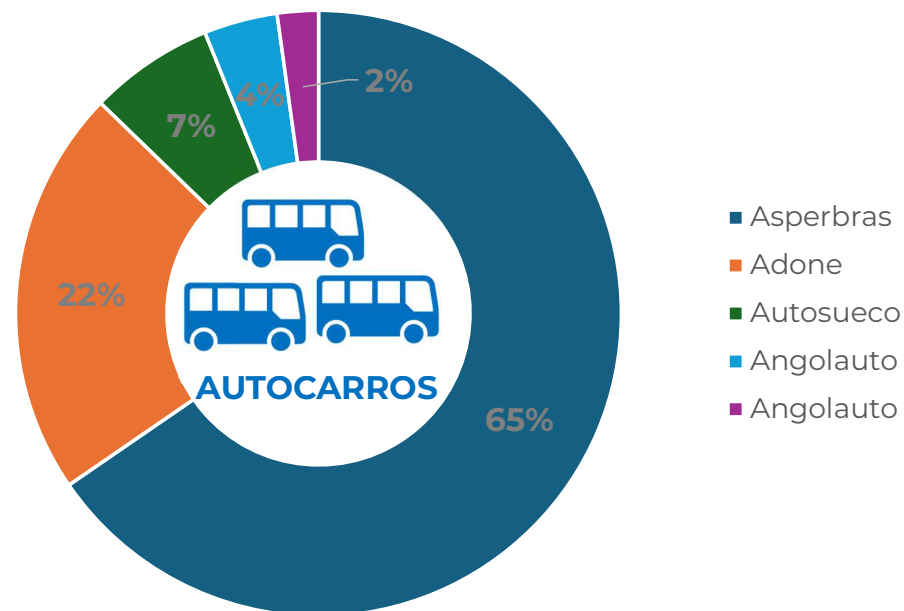




Plano de Distribuição dos Autocarros

O Governo de Angola, por intermédio do Ministério dos Transportes, a partir do ano 2019, está a renovar a frota nacional de transporte público com a aquisição e distribuição de **autocarros modernos, priorizando a eficiência operacional** e a ampliação da cobertura **em todo o território nacional**. Esta iniciativa tem origem em quatro contratos distintos, que sustentam a execução do Programa.

Contrato Origem	Quantidade Autocarros	Marca	Tipo
Asperbras	1.500	Volkswagen	Standard
Adone	500	Volkswagen	Standard
Autosueco	153	Volvo	Standard
Angolauto	90	Scania	Articulado
Angolauto	50	Scania	Standard
Total	2.293		





Plano de Distribuição dos Autocarros

Com objetivo de assegurar uma **distribuição eficiente e equilibrada** dos autocarros nas províncias de Angola, de forma a **melhorar a cobertura do transporte público**, reduzir o tempo de espera, reforçar a ligação entre bairros e centros urbanos, e **apoiar a reorganização da rede de mobilidade urbana**, o MINTRANS distribuiu 2.293 autocarros nos últimos 7 anos.

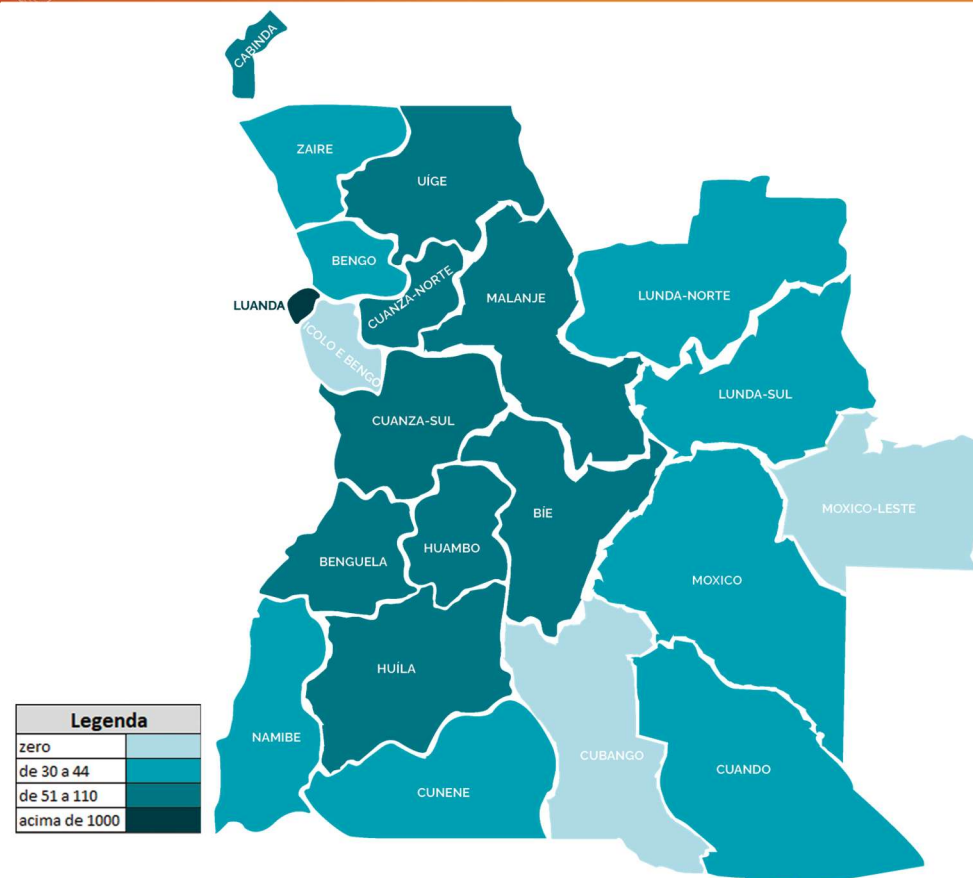


**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



Plano de Distribuição dos Autocarros

Seq.	Província	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
1	Bengo	10	10	5		12			37
2	Benguela	20	18	20	23	23	6		110
3	Bié	15	5	25		13			58
4	Cabinda	15	5	10	20	14			64
5	Cuando	11	9				12		32
6	Cubango								0
7	Cuanza Norte	15	5	15	20	14			69
8	Cuanza Sul	10	11	16		14			51
9	Cunene	12	8			12			32
10	Huambo	20	10	29	16	20			95
11	Huíla	26	23		26	20	10		105
12	Icolo e Bengo								0
13	Luanda	188	185	116	187	50	35	284	1.045
14	Lunda Norte	10	10	5	7	12			44
15	Lunda Sul	11	7			12			30
16	Malanje	15	10	15		13			53
17	Moxico	10	15		5	12			42
18	Moxico Leste							4	4
19	Namibe	10	10			12	10		42
20	Uíge	12	5	22	15	25			79
21	Zaire	11	11			12			34
22	Apoio Instituições Públicas	55	30	51	43	24	38	26	267
Total		476	387	329	362	314	111	314	2.293



INDEPENDÊNCIA NACIONAL DE ANGOLA
1975-2025



GOVERNO DE
ANGOLA

mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

Estudos de Transportes e Documentos de Apoio

Foram realizados estudos técnicos para a definição, revisão e reordenamento da Rede de Transporte Público em seis províncias — **Luanda, Huíla, Benguela, Huambo, Malanje e Cabinda** — com o objetivo de estruturar e organizar as rotas de forma a garantir maior eficiência operacional e melhor cobertura territorial.

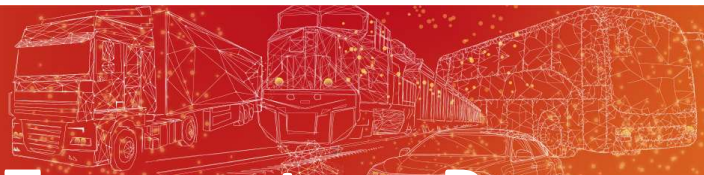
Foram igualmente realizados estudos técnicos e regulatórios para o cálculo tarifário e a definição das tarifas operacionais e reais do sistema, a estruturação do Fundo de Transporte, bem como o desenvolvimento de regulamentos de apoio à utilização dos terminais rodoviários.

Rede de Linhas de Transporte de Luanda





**3º
CONSELHO
TÉCNICO**
SUB-SECTOR
DOS TRANSPORTES TERRESTRES

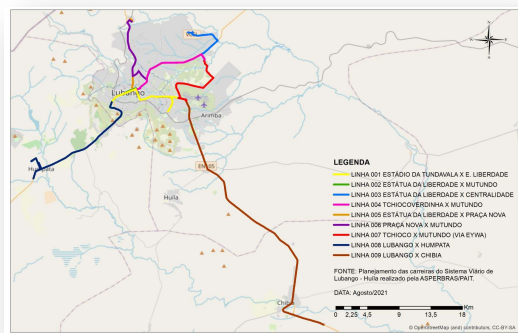


TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

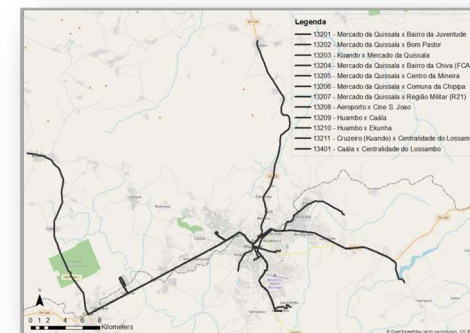
26 JULHO 2025 | Auditório ENAPP

Estudos de Transportes e Documentos de Apoio

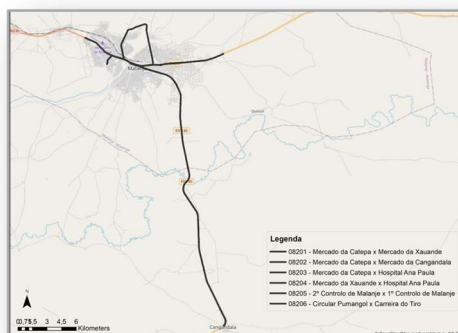
Redes de Linhas de Transporte



Huíla



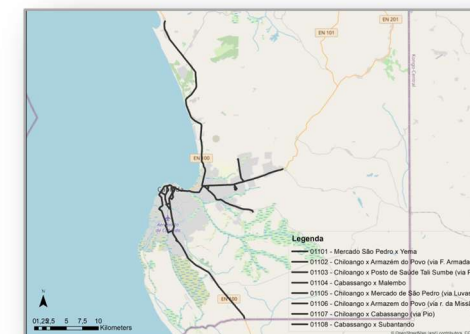
Huambo



Malanje



Benguela



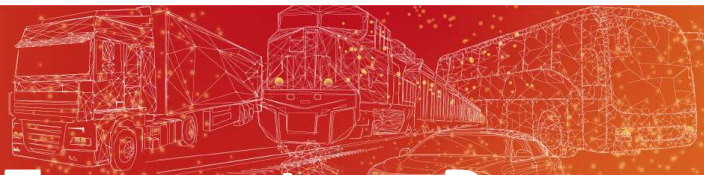
Cabinda



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



Estudos de Transportes e Documentos de Apoio

Como parte da estratégia nacional para o fortalecimento da mobilidade urbana e a melhoria da acessibilidade nas principais zonas de crescimento económico, o Programa de Reforço do Transporte Colectivo Urbano de Passageiros de Angola contempla a **integração eficiente do novo Aeroporto Internacional António Agostinho Neto (AIAAN) à rede de transportes colectivos da Província de Luanda.**

A operacionalização do AIAAN demandou a **realização de estudos de mobilidade e a necessidade de soluções de transporte público que garantam o acesso cómodo, seguro e regular para passageiros, trabalhadores e visitantes.** Nesse sentido, o Ministério dos Transportes, em articulação com os órgãos provinciais, gestores do AIAAN e operadores de transporte, implementou uma rede de linhas de transporte colectivo (rodoviárias e ferroviárias), que assegure a **ligação do aeroporto aos principais centros urbanos, zonas habitacionais e áreas comerciais da Províncias.**



Implementação do SNBI e o surgimento da ENBI

Entre 2021 e 2024, foi **implementado o Sistema Nacional de Bilhética Integrada (SNBI)** na operação do Transporte Público Colectivo de Passageiros nas províncias de Luanda, Huíla, Benguela, Huambo, Malanje e Cabinda.

Esta implementação abrangeu:
o sistema de bilhética electrónica; o sistema de **monitorização da operação**; a instalação de equipamentos embarcados nos autocarros; **a adequação tecnológica de bases operacionais** as

empresas operadoras; a implementação de centros de controlo operacional (CCO); a **formação de gestores e técnicos do governo e das operadoras** e a instalação de postos de cadastro e atendimento aos utentes.

O ponto alto deste processo foi a criação e estruturação da Empresa Nacional de Bilhética Integrada (ENBI) em 2022, entidade responsável pela gestão e operacionalização do SNBI, **bem como pela implementação dos passes e títulos de transporte.**

Província	Linhas	Empresas Operadoras	Bases Operacionais	Frota Preparada	CCO	Postos de Atendimento	Formações	Período
Luanda	97	9	11	900	1	7	4.150	Fev/21 - Oct/24
Lubango	7	6	7	40	1	1	500	Mai/22 - Jun/22
Benguela	15	13	10	59	1	1	300	Nov/23 - Mar/24
Huambo	12	4	5	33	1	1	250	Jan/24 - Mar/24
Malanje	5	8	6	7	1	1	100	Mar/24 - Ago/
Cabinda	8	9	6	27	1	1	200	Jan/24 - Jul/24
Total	144	49	45	1.066	6	12	5.500	



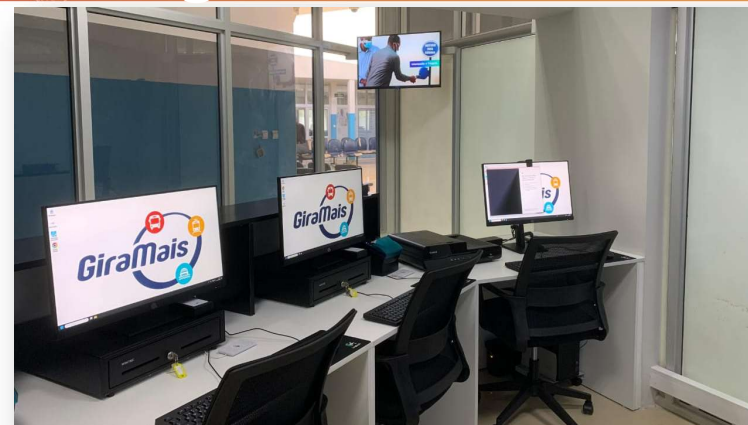
**3º
CONSELHO
TÉCNICO**
SUB-SECTOR
DOS TRANSPORTES TERRESTRES



TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

25 JULHO 2025 | Auditório ENAPP

Implementação do SNBI e o surgimento da ENBI



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



Construção e Concessão de Terminais

Como parte da **estratégia de modernização e reorganização** do sistema de transporte público colectivo, **foram construídos e concessionados os terminais rodoviários** nas províncias de Luanda, Huambo e Cuanza Sul.

Estes **terminais desempenham um papel fundamental** na organização da mobilidade urbana e intermunicipal, ao **centralizar e ordenar os fluxos de passageiros, melhorar as condições de embarque e desembarque, e oferecer infraestruturas adequadas** para os operadores e utentes do sistema.

A concessão destes espaços ao setor privado visa:



Assegurar a gestão eficiente e sustentável dos terminais;



Atrair investimento privado para a infraestrutura pública;



Melhorar os níveis de serviço e atendimento aos utentes;



Garantir a manutenção, segurança e operação contínua dos equipamentos urbanos.

Província	Localização	Terminal	Embarque	Desembarque	Espera	Viagens Hora	Viagens Dia	Concessão
Luanda	Cidade Kilamba	Terminal Rodoviário do Kilamba	7 baias	3 baias	8 baias	14	210	Out/24
Huambo	Bairro da Santa Iria - Huambo	Terminal Rodoviário Miguel Somakessenje	4 baias	2 baias	2 baias	8	112	mês/ano
Cuanza Norte	Bairro KM-11 – N'dalatando	Terminal Rodoviário de N'dalatando	4 baias	2baias	2 baias	2	112	mês/ano





**3º
CONSELHO
TÉCNICO**
SUB-SECTOR
DOS TRANSPORTES TERRESTRES



TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

25 JULHO 2025 | Auditório ENAPP

Construção e Concessão de Terminais



Terminal Rodoviário Luanda



Terminal Urbano Luanda



Terminal Rodoviário Huambo



Terminal Rodoviário C. Norte



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

Indicadores Operacionais do Sistema de Transporte

Para garantir o acompanhamento e a melhoria contínua do desempenho do transporte público colectivo, são **monitorados regularmente indicadores operacionais-chave**, que refletem a dinâmica e a eficiência do sistema.

Entre os principais indicadores avaliados estão:

-  Frota Média em Operação;
-  Número de Viagens Realizadas;
-  Quilometragem Total Percorrida;
-  Número de Passageiros Transportados, e
-  Índice de Passageiro por Quilometro.

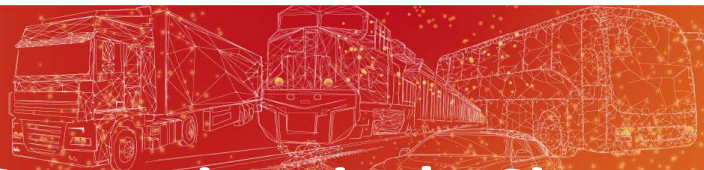
O objetivo destes indicadores é fornecer uma base técnica e quantitativa para:

-  Avaliar o desempenho dos operadores e do sistema como um todo;
-  Identificar necessidades de ajuste na operação (frota, frequência, rotas);
-  Apoiar a tomada de decisão na gestão pública do transporte; Assegurar maior eficiência, qualidade e cobertura do serviço prestado à população.
- 

A análise periódica desses dados permite uma gestão mais eficaz e orientada para resultados, alinhada com os princípios de transparência, planeamento e melhoria da mobilidade urbana.



**3º
CONSELHO
TÉCNICO**
SUB-SECTOR
DOS TRANSPORTES TERRESTRES



TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

25 JULHO 2025 | Auditório ENAPP

Indicadores Operacionais do Sistema de Transporte

		2021	2022	2023	2024	2025 (até 30/06)
Luanda	Viagens	844.480,00	1.395.063,00	1.478.369,00	1.223.327,00	391.221,00
	Quilometragem	20.148.083,80	33.837.167,41	32.988.474,04	30.055.347,71	10.619.462,52
	Passageiros	95.963.671,00	169.282.899,00	170.718.595,00	117.780.038,00	31.930.810,00
	IPK	4,76	5,00	5,18	3,92	3,01
Huíla	Viagens		29.098,00	41.452,00	71.712,00	20.325,00
	Quilometragem		1.141.891,42	1.911.426,08	2.654.731,97	980.357,51
	Passageiros		2.393.757,00	3.894.402,00	5.782.590,00	1.655.239,00
	IPK		2,10	2,04	2,18	1,69
Benguela	Viagens			1.202,00	24.533,00	5.133,00
	Quilometragem			27.845,48	883.955,74	266.730,63
	Passageiros			34.256,00	944.266,00	220.379,00
	IPK			1,23	1,07	0,83
Huambo	Viagens			58,00	32.588,00	1.144,00
	Quilometragem			502,97	1.075.704,36	47.162,72
	Passageiros			1.345,00	782.410,00	16.710,00
	IPK			2,67	0,73	0,35
Malanje	Viagens				9.226,00	6.131,00
	Quilometragem				120.827,22	103.718,14
	Passageiros				461.750,00	258.552,00
	IPK				3,82	2,49
Cabinda	Viagens				11.030,00	
	Quilometragem				363.574,35	
	Passageiros				1.113.976,00	
	IPK				3,06	

INÍCIO DA OPERAÇÃO



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



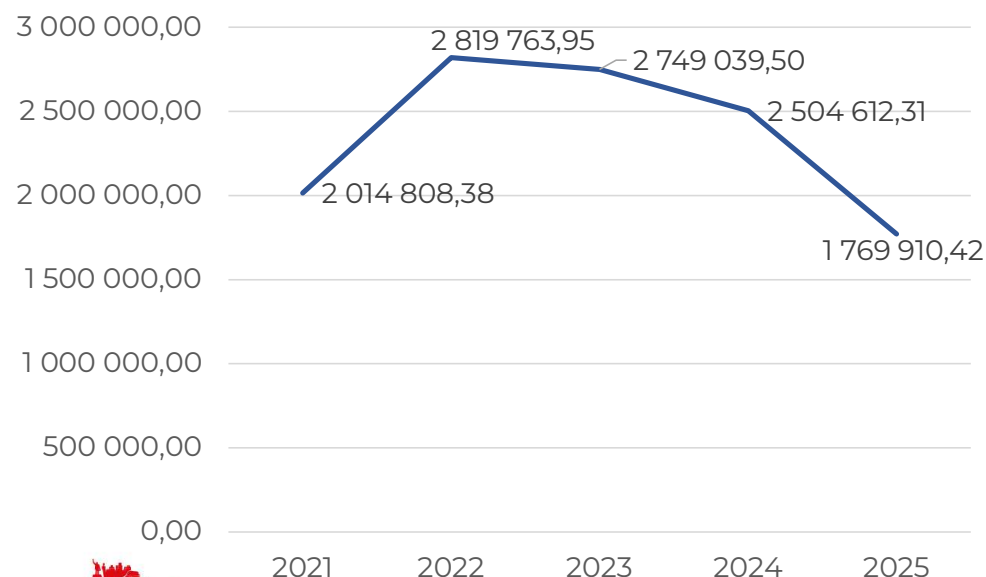
GOVERNO DE
ANGOLA

mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

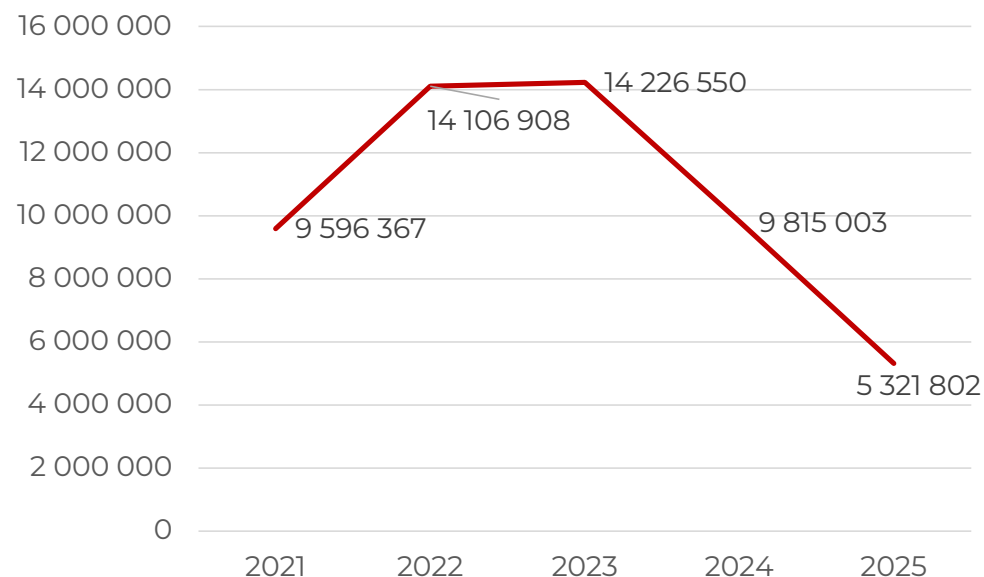
Indicadores Operacionais do Sistema de Transporte

		2021	2022	2023	2024	2025 (até 30/06)
Luanda	Média Viagens Mês	84.448	116.255	123.197	101.944	65.204
	Média Km Mês	2.014.808,38	2.819.763,95	2.749.039,50	2.504.612,31	1.769.910,42
	Média Pass Mês	9.596.367	14.106.908	14.226.550	9.815.003	5.321.802

Luanda Média Km Mês



Luanda Média Pass Mês



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



Incumprimentos que Afectam o STPP

O funcionamento **eficiente e sustentável** do Sistema de Transporte Público de Passageiros - STPP tem sido seriamente comprometido por uma série de incumprimentos por parte dos diferentes intervenientes no processo. Destacam-se os seguintes pontos críticos:

- **Incumprimento dos Governos Provinciais:** A não observância das normativas e regulamentos em vigor no que diz respeito à distribuição e afectação dos autocarros, resultando na atribuição de meios a empresas operadoras sem capacidade técnica, operacional e financeira comprovada para assegurar uma operação de qualidade.
- **Incumprimento das Empresas Operadoras – Financiamento:** Muitas operadoras deixam de cumprir com a obrigação de reembolsar as parcelas de financiamento dos autocarros, o que compromete a sustentabilidade financeira do modelo adoptado para renovação e expansão da frota.

- **Incumprimento das Empresas Operadoras – Operação:** Verifica-se o não cumprimento, por parte de diversas empresas, das condições previstas nos contratos de concessão ou prestação de serviço, nomeadamente no que se refere à operação regular nas linhas atribuídas, ao cumprimento dos horários estabelecidos e à mobilização da frota mínima acordada.
- **Modelo Tarifário Desajustado:** A tarifa actualmente cobrada ao utente é manifestamente insuficiente para cobrir os custos operacionais do serviço, inviabilizando a realização da manutenção preventiva e correctiva da frota, bem como a contratação de pessoal qualificado para a operação.
- **Incapacidade de Fiscalização Local:** Os Gabinetes Provinciais de Transporte, Tráfego e Mobilidade Urbana enfrentam limitações técnicas e institucionais para gerir e fiscalizar adequadamente a operação de transporte. Tal fragilidade impede a aplicação de medidas correctivas e sanções aos operadores em situação de incumprimento, perpetuando a ineficiência do sistema.



Regulamento Tarifário

No âmbito da necessidade de garantir a sustentabilidade e o equilíbrio económico do Sistema de Transportes Públicos Colectivos em Angola, foram realizados estudos técnicos para a elaboração de uma planilha de cálculo tarifário adaptada à realidade angolana, bem como para o desenvolvimento do Regulamento Tarifário do Sistema de Transportes Colectivos, instrumento essencial para estabelecer regras claras e transparentes no cálculo, revisão e reajuste das tarifas aplicadas ao transporte público.

O objectivo central destes instrumentos é garantir o equilíbrio entre três pilares fundamentais:



Qualidade e continuidade do serviço prestado ao cidadão;



Modicidade tarifária, assegurando a acessibilidade económica do transporte público para as camadas mais vulneráveis da população, e



Viabilidade financeira e operacional do sistema, garantindo a sustentabilidade das empresas operadoras e a eficiência do serviço a longo prazo.

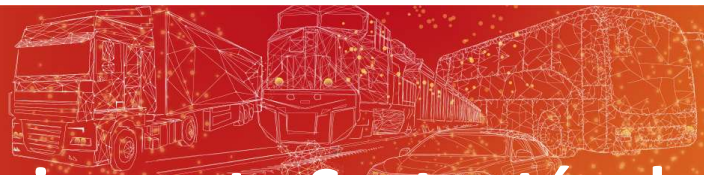




Regulamento Tarifário

São objectivos do Regulamento Tarifário:

- ✓ Definir a **metodologia de fixação das tarifas** e da remuneração das empresas concessionárias, com base em princípios de eficiência e padrões operacionais sustentáveis, **promovendo a continuidade e a estabilidade do Serviço Público Regular Colectivo** a longo prazo;
- ✓ Estabelecer e unificar as **fontes de financiamento e de subsídios** para o sector dos transportes públicos colectivos, assegurando maior previsibilidade e racionalidade na alocação de recursos;
- ✓ Criar mecanismos para a integração modal e tarifária dos diferentes modos de transporte público, visando **facilitar a mobilidade dos utentes e melhorar a eficiência do sistema**;
- ✓ Estabelecer regras para o pagamento de subsídios aos serviços de transporte público colectivo, com critérios técnicos e administrativos que garantam a transparência e a eficácia dos apoios concedidos;
- ✓ Implementar mecanismos para a operacionalização do **passe social**, de forma a garantir o acesso subsidiado ao transporte público para as populações mais vulneráveis;
- ✓ Contribuir para a **atração de investimento privado, nacional e estrangeiro**, através da criação de um modelo tarifário estável, transparente e previsível, que reduza os riscos operacionais e promova a competitividade do sector;
- ✓ Dar **cumprimento aos objectivos estabelecidos na Lei de Bases dos Transportes Terrestres**, promovendo a modernização e reestruturação do sistema de transporte público colectivo;
- ✓ Assegurar conformidade com as disposições do **Decreto Presidencial** que aprova o Regulamento dos Regimes de Preços, garantindo coerência com a política nacional de preços e tarifas, e
- ✓ Cumprir as disposições estabelecidas no Decreto Presidencial n.º 355/19, de 9 de Dezembro, que aprova o Regulamento do Transporte Público Regular de Passageiros, **reforçando a coerência normativa e a articulação entre os instrumentos legais do sector**.



Financiamento Sustentável da Tarifa

O Regulamento Tarifário distingue dois conceitos fundamentais:

Tarifa Pública, paga pelo utente;

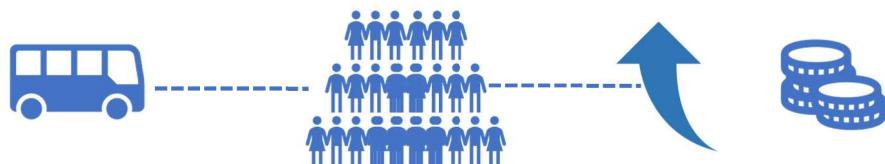
Tarifa Técnica, que reflete o custo real da operação por passageiro transportado.

A tarifa técnica deve cobrir integralmente os custos operacionais, **assegurando a continuidade e a qualidade do serviço**, sem comprometer a acessibilidade tarifária.

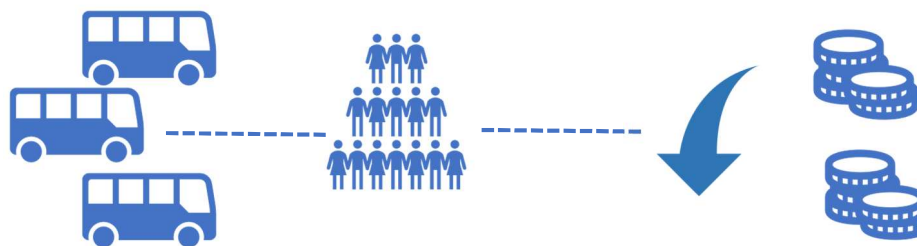
Melhores níveis de serviço — como maior frota, mais viagens e menor lotação — elevam os custos operacionais, mas são essenciais para oferecer um transporte público eficiente e digno.

Como demonstrado internacionalmente, a receita proveniente apenas das tarifas dos utentes não é suficiente para sustentar o sistema.

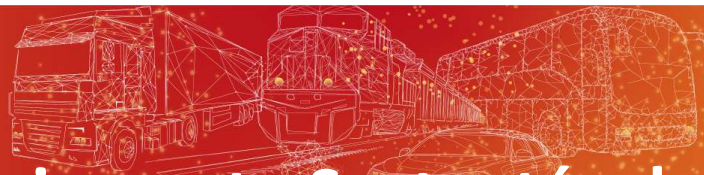
Dessa forma, torna-se imprescindível complementação dessa receita com subsídios públicos e fundos dedicados, garantindo uma tarifa acessível à população e a viabilidade financeira do sistema no longo prazo.



Menor Frota Maior Lotação Transporte Ineficiente



Maior Frota Menor Lotação Transporte Eficiente



Financiamento Sustentável da Tarifa

Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSTP)

Para assegurar a sustentabilidade económica do transporte público colectivo e garantir um serviço acessível e de qualidade para todos, está em curso a criação do Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSTP).

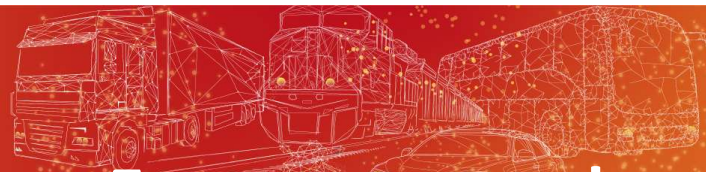
O fundo visa **financiar a operação**, modernização e expansão do setor, assegurando tarifas justas e investimentos contínuos.

Fontes de financiamento do FSTP (propostas):

- ✓ Transferências do OGE para subsídios e passes sociais;
- ✓ Percentual da facturação de serviços de comunicação móvel e fixa (1%);
- ✓ Percentual da facturação da energia eléctrica (2%);
- ✓ Percentual da receita do IVM (10%);
- ✓ Contribuição de 0,5% da facturação de todas as empresas (públicas e privadas);

- ✓ Taxa adicional de 5% sobre as cobranças feitas em mercados informais;
- ✓ 5% das receitas das taxas sobre importação de equipamentos rodoviários;
- ✓ 20% das receitas de portagens nas estradas nacionais;
- ✓ 10% das receitas dos parques de estacionamento (públicos e privados);
- ✓ 1% da facturação sobre gasolina e gasóleo.





Empregos gerados

A implementação do **Programa de Reforço do Transporte Colectivo Urbano de Passageiros** em Angola, tem gerado impactos positivos em diversos domínios, entre os quais se destaca a criação de empregos em larga escala, tanto directos como indirectos, em todo o território nacional.

O Programa, estruturado em torno de múltiplas acções, **tem impulsionado significativamente o mercado de trabalho nacional.**

Empregos Directos

Os empregos directos resultam principalmente das actividades operacionais e administrativas vinculadas ao funcionamento do sistema de transporte público. Entre os principais segmentos contemplados, destacam-se:



Motoristas, cobradores e despachantes para a operação dos autocarros;



Técnicos de manutenção e mecânicos para apoio às oficinas e garagens;



Quadros administrativos, gestores e supervisores operacionais nas empresas de transporte público;



Agentes de fiscalização e reguladores locais, reforçando as estruturas dos Gabinetes Provinciais;



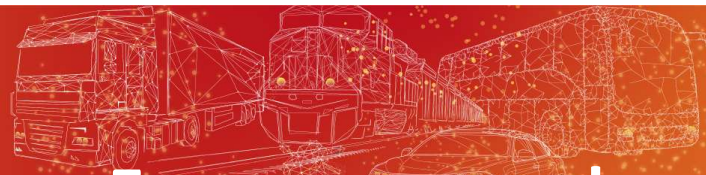
Profissionais de tecnologia e suporte para os sistemas de bilhética electrónica e monitorização.



Mais de 10.000 Empregos Directos



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



Empregos gerados

Empregos Indirectos:

A cadeia de valor do transporte público mobiliza também uma ampla gama de empregos indirectos, gerados a partir do dinamismo económico induzido pelo programa. Estes incluem:



Empregos na construção civil e engenharia, ligados à reabilitação e construção de terminais, paragens, oficinas, centros de controlo e postos de atendimento;



Serviços de apoio logístico, limpeza, segurança e fornecimento de combustíveis e peças;



Serviços de formação profissional, para capacitação técnica e comportamental dos quadros do sector;



Actividades de comunicação, marketing e apoio ao utente, contratadas por operadores ou instituições públicas;



Pequeno comércio e serviços informais, estimulados pelo aumento da circulação de pessoas nas áreas urbanas.

Além disso, o Programa fomenta o desenvolvimento de **novos modelos de negócio**, como a introdução de bilhética electrónica e cartões de transporte, que criam oportunidades em sectores como tecnologia, fintechs e serviços financeiros.

Mais de 20.000 Empregos Indirectos.

Impacto Nacional

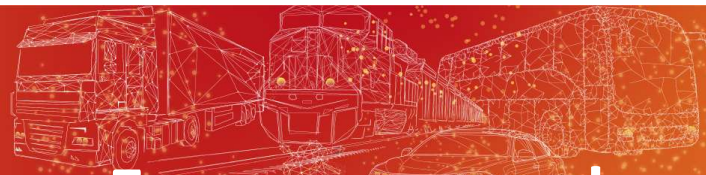
O impacto do programa no emprego nacional vai além dos números, contribuindo para a inclusão social, a redução do desemprego jovem e a valorização do capital humano. Ao priorizar a formação e integração de quadros locais, o programa fortalece as capacidades nacionais e contribui para a profissionalização do sector.



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



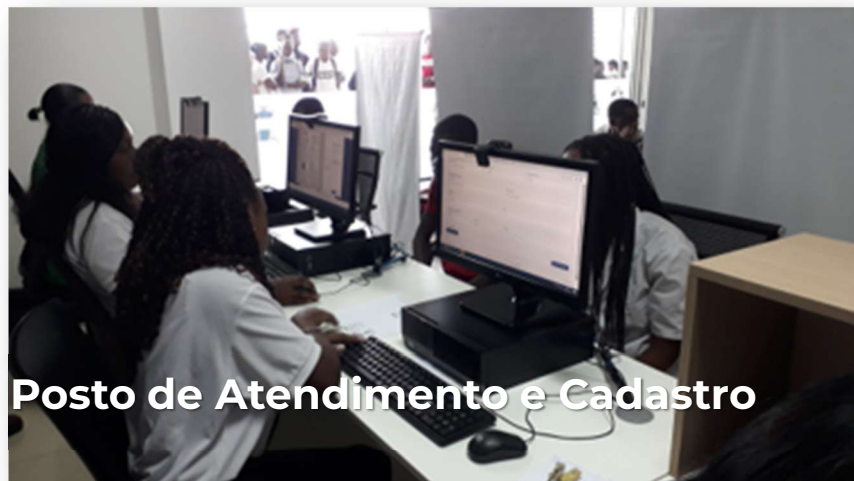
**3º
CONSELHO
TÉCNICO**
SUB-SECTOR
DOS TRANSPORTES TERRESTRES



Empregos gerados

TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

25 JULHO 2025 | Auditório ENAPP



Posto de Atendimento e Cadastro



Terminal Rodoviário de Luanda



Manutenção de Autocarros



**INDEPENDÊNCIA
NACIONAL DE ANGOLA**
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



Empresas Beneficiadas

TRANSPORTES TERRESTRES
Integração e Sustentabilidade

25 JULHO 2025 | Auditório ENAPP

A implementação do Programa tem **beneficiado diretamente diversas empresas operadoras, públicas e privadas**, através do reforço da frota, melhoria das infraestruturas, capacitação técnica e introdução de sistemas modernos de **gestão. Estas acções visam**

aumentar a eficiência operacional, garantir a regularidade do serviço e promover um sistema de **transporte mais acessível, seguro e sustentável em todo o território nacional.**

Província	Quant. Empresas
Luanda	9
Huíla	8
Benguela	13
Huambo	4
Malanje	8
Cabinda	9



INDEPENDÊNCIA NACIONAL DE ANGOLA
1975-2025



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes



Conclusão

O Programa de Reforço do Transporte Colectivo Urbano de Passageiros em Angola **representa um passo estratégico e estruturante para a modernização do sector**, com impacto directo na mobilidade urbana, inclusão social e desenvolvimento económico do país.

Por meio da expansão da frota, fortalecimento das empresas operadoras, integração tecnológica e melhoria das infraestruturas, o programa **tem promovido um serviço mais acessível, seguro e eficiente para os cidadãos**.

A consolidação dos resultados alcançados depende da continuidade do investimento público, do cumprimento rigoroso dos contratos e da cooperação entre os diferentes níveis de governação e o sector privado.

Com base nesses resultados, a continuidade e expansão do Programa é iminente, com **especial foco na integração de novas províncias e municípios que ainda enfrentam grandes desafios em matéria de transporte público**.

O Ministério dos Transportes reafirma o seu compromisso com a construção de um sistema de transporte público sustentável, moderno e à altura das necessidades do povo angolano.