



GUIA DE BOAS PRÁTICAS

Concessões Rodoviárias



DIÁLOGOS
UE•Angola



→ ÍNDICE

01

Estratégia Nacional, Política Pública e Pipeline de Projetos

02

Enquadramento legal, Regulatório e Institucional

03

Seleção, Triagem e Demonstração de *value for money*

04

Estruturação Financeira e Escolha do Mecanismo de Pagamento

05

Alocação de Riscos, em especial Risco de Trafégo e Procura

06

Desenho contratual, Desempenho e Equilíbrio Económico-Financeiro

07

Procurement Competitivo, Transparência e Disciplina de Adjudicação

08

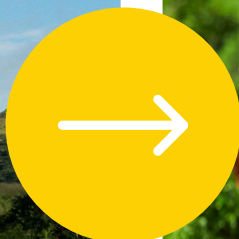
Capacidade do Concedente, Gestão do Contrato e Monitorização Contínua

09

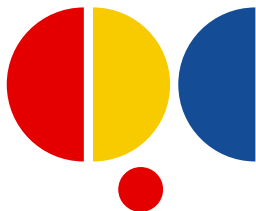
Renegociação, Resolução de Litígios e Proteção do Interesse Público

10

Sustentabilidade, Impacto Social, Segurança e Resiliência



Nota de → Abertura



Embaixadora da União Europeia em Angola

A gestão eficaz e sustentável da rede rodoviária constitui um pilar fundamental para o desenvolvimento económico, social e ambiental de Angola. O país enfrenta atualmente desafios estruturais significativos neste domínio nomeadamente a expansão da rede, a garantia da sua manutenção e o reforço da sua capacidade de adaptação a fenómenos climáticos extremos, cada vez mais frequentes, num contexto de recursos públicos necessariamente limitados. Neste quadro, modelos de concessão e Parcerias Público-Privadas (PPP) bem estruturadas podem desempenhar um papel determinante na resposta a estes desafios de forma duradoura e sustentável.

Foi neste âmbito que a União Europeia, através dos Diálogos UE-Angola e da iniciativa Global Gateway, apoiou a parceria entre a IP Engenharia — empresa do Grupo Infraestruturas de Portugal — e o Instituto Nacional de Estradas de Angola (INEA). Esta colaboração teve como objetivo promover a partilha de conhecimentos técnicos e de experiência acumulada, reforçar as capacidades institucionais e contribuir para a definição de orientações claras no domínio das concessões rodoviárias em Angola, alinhadas com as melhores práticas internacionais.

A União Europeia saúda a publicação deste Guia de Boas Práticas, que constitui um resultado concreto desta cooperação. Concebido como um instrumento prático de apoio à decisão, o Guia destina-se a orientar as entidades públicas angolanas envolvidas no planeamento, estruturação, implementação e gestão de projetos de concessão rodoviária.

Estamos convictos de que este Guia será um recurso valioso para apoiar o desenvolvimento de uma rede rodoviária mais moderna, eficiente, resiliente e sustentável, contribuindo para o progresso económico e social de Angola e para a melhoria da qualidade de vida dos seus cidadãos.

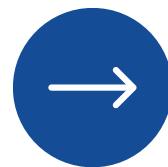
Rosário Bento Pais



www.ipengenharia.pt



www.infraestruturasdeportugal.pt



→ *Enquadramento*

O presente Guia de Boas Práticas sobre Concessões e PPPs Rodoviárias em Angola insere-se no âmbito da cooperação entre Angola, Portugal e a União Europeia no sector dos transportes e das infraestruturas, constituindo um instrumento de apoio à modernização e expansão da rede rodoviária angolana, alinhado com as melhores práticas internacionais e adaptados às especificidades do contexto nacional.

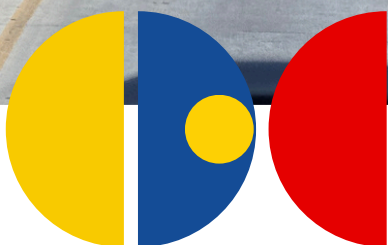
No contexto dos Diálogos EU-Angola, esta ação promove a partilha de conhecimento técnico e institucional entre o Infraestruturas de Portugal (IP) e o Instituto Nacional de Estradas de Angola (INEA), valorizando a experiência acumulada do Grupo IP e a sua adaptação à realidade angolana. O enfoque incide na identificação de boas práticas, na análise de diferentes modelos de concessão e no reforço das capacidades técnicas das entidades públicas envolvidas.

Pretende-se contribuir para o reforço da governação do sector rodoviário em Angola, promovendo uma abordagem integrada do planeamento, financiamento e gestão das infraestruturas, com vista à melhoria da qualidade do investimento público e à sustentabilidade financeira dos projetos. Paralelamente, sublinha-se a importância do desenvolvimento de infraestruturas resilientes, ajustadas às necessidades económicas e climáticas do país.



Este trabalho integra-se ainda num esforço mais amplo de promoção do diálogo técnico e institucional em torno dos modelos de concessão rodoviária, incentivando a sua aplicação de forma rigorosa e adequada ao contexto angolano.

O guia pretende, assim, constituir um instrumento de apoio à decisão, reforçando a capacidade das instituições públicas para planear, estruturar e gerir projetos de parceria com o sector privado, de forma consistente e sustentada.





01. Estratégia Nacional, Política Pública e Pipeline de Projetos

As boas práticas internacionais indicam que as PPPs rodoviárias só produzem resultados consistentes quando não são tratadas como respostas ad hoc à falta de financiamento, mas antes como parte de uma política pública de transportes.

Um programa rodoviário de PPP bem-sucedido deve estar integrado num quadro de política de transportes favorável, e que os programas de estradas de alta prestação com portagem devem ser articulados com o planeamento global da rede.

No mesmo sentido, é relevante a identificação de projetos prioritários, do screening para potencial PPP e a construção de um pipeline inicial de projetos.

Para Angola, isto significa que as concessões rodoviárias não devem ser lançadas de forma isolada, mas inseridas numa estratégia nacional que identifique:

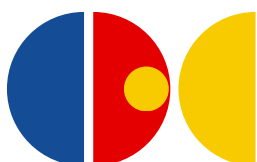
- Corredores logísticos prioritários;
- Ligações de integração territorial;
- Troços com maior procura previsível;
- Segmentos onde a manutenção de longo prazo pode gerar maior valor do que a simples obra pública tradicional.

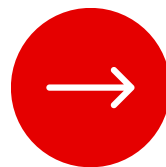
Esta abordagem permite orientar o investimento para projetos com maior impacto económico e maior probabilidade de sucesso, evitando decisões baseadas em critérios exclusivamente conjunturais.

Um pipeline de projetos credível, transparente e faseado constitui uma condição essencial para mobilizar o interesse do mercado e garantir disciplina na seleção de investimentos. A sua definição deve assentar em critérios objetivos, como a relevância económica dos corredores, a maturidade dos estudos, o volume e perfil de tráfego, o impacto territorial e a compatibilidade com a capacidade orçamental do Estado. Este pipeline deve ser dinâmico, sujeito a revisões periódicas e articulado com a estratégia da autoridade concedente.

Boa Prática

Estruturar e divulgar um pipeline nacional de projetos rodoviários baseado em critérios técnicos claros e alinhado com uma estratégia setorial de longo prazo, assegurando que a utilização do modelo PPP ocorre de forma planeada, seletiva e consistente com os objetivos de desenvolvimento e sustentabilidade financeira.





02. Enquadramento Legal, Regulatório e Institucional

Existem várias áreas legislativas que influenciam diretamente os projetos rodoviários em PPP, incluindo contratação pública, investimento estrangeiro, financiamento, expropriações, ambiente e regulação setorial. A articulação coerente entre estes domínios é essencial para garantir segurança jurídica e eficiência na implementação dos projetos.

Por este conjunto de fatores, torna-se indispensável a construção de um quadro legal e institucional robusto e funcional, capaz de apoiar o processo de identificação, preparação, adjudicação e acompanhamento de concessões e PPPs de forma consistente. Esta necessidade assume particular relevância no caso das concessões rodoviárias, caracterizadas por investimentos avultados, horizontes temporais longos e elevada complexidade contratual.

Neste contexto, os riscos jurídicos têm impacto direto no custo do financiamento e na atratividade dos projetos. O setor privado e os financiadores necessitam de previsibilidade e clareza quanto a aspetos fundamentais, como os direitos de cobrança, os mecanismos de atualização tarifária, o reequilíbrio económico-financeiro, as regras de compensação, os efeitos de alterações legislativas, o enquadramento cambial, os mecanismos de resolução de litígios e as condições de rescisão contratual. Sem essa previsibilidade, o interesse do mercado tende a reduzir-se ou a traduzir-se em exigências financeiras mais gravosas.

Boa Prática

Para além do enquadramento legal, a capacidade institucional constitui um fator crítico de sucesso. A implementação eficaz de PPPs exige competências técnicas ao nível da preparação, avaliação, negociação e gestão contratual.

Neste sentido, é fundamental assegurar uma definição clara de responsabilidades entre as entidades públicas envolvidas, bem como reforçar os meios técnicos e organizacionais necessários.

A existência de estruturas dedicadas ou mecanismos de coordenação transversal pode contribuir para maior consistência e qualidade na implementação dos projetos.

Assegurar um enquadramento legal e institucional claro, estável e coerente, apoiado por uma organização funcional que suporte o ciclo de vida das PPPs. Recomenda-se a clarificação de competências entre entidades públicas, a harmonização dos regimes legais e o reforço da capacidade técnica para a preparação e gestão de contratos. Um ambiente institucional previsível é essencial para atrair investimento e garantir a execução eficiente e sustentável dos projetos.



03. Seleção, triagem e Demonstração de value for money

A fase de preparação deve assentar em cinco testes essenciais: viabilidade económica, viabilidade comercial, value for money, implicações fiscais e capacidade do Estado para gerir o projeto. Admite-se que, em certos casos, a PPP não seja a melhor solução para a fase inicial do investimento, podendo revelar-se mais adequada apenas para fases específicas, como a construção, operação ou manutenção.

Uma PPP não deve ser escolhida por princípio, mas apenas quando demonstrar que produz melhores resultados do que a obra pública convencional. Em infraestruturas rodoviárias, isso pode ocorrer quando o modelo de contrato de ciclo de vida permite ganhos claros ao nível da manutenção, da disponibilidade da via, da segurança rodoviária e da previsibilidade dos custos ao longo do tempo. No entanto, tal não se verifica em todos os casos, nomeadamente em troços com tráfego muito reduzido, elevada incerteza territorial ou necessidade significativa de subsidiação pública sem contrapartidas evidentes em termos de eficiência operacional.

Neste contexto, torna-se essencial adotar uma abordagem sistemática de triagem, baseada em critérios técnicos e financeiros objetivos, que permita distinguir os projetos adequados ao modelo PPP daqueles que deverão seguir outras formas de contratação. Esta triagem deve ser realizada de forma estruturada e documentada, assegurando transparência no processo de decisão e consistência na avaliação entre diferentes projetos.

Boa Prática

Aplicar uma triagem rigorosa antes da decisão política. Em termos metodológicos, sugere-se a institucionalização de uma ficha de seleção com pelo menos cinco perguntas:

- *O projeto é prioritário?*
- *Tem procura minimamente previsível?*
- *Pode gerar receitas ou justificar pagamentos por disponibilidade?*
- *O Estado consegue suportar os compromissos de longo prazo?*
- *Existe capacidade institucional para o lançar e monitorizar?*

Só os projetos que passem de forma consistente nestes critérios devem integrar o pipeline efetivo de concessões.





04. Estruturação financeira e escolha do mecanismo de pagamento

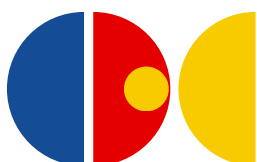
Nos projetos rodoviários em PPP, existem essencialmente duas opções principais de remuneração: modelos baseados em pagamentos dos utilizadores, tipicamente associados a concessões com portagem, e modelos baseados em pagamentos públicos, nos quais a remuneração do parceiro privado não depende diretamente da cobrança ao utilizador. Nos modelos baseados em receitas de utilizador, o concessionário gera rendimentos através da exploração da infraestrutura, podendo essas receitas ser complementadas por apoios públicos sempre que necessário para assegurar a viabilidade do projeto.

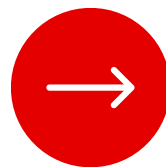
A escolha entre portagem real, pagamentos por disponibilidade, modelos híbridos ou outras variantes não deve ser feita de forma abstrata ou ideológica, devendo resultar de uma análise técnica das características de cada projeto. Entre os fatores relevantes incluem-se a natureza do corredor, o perfil e previsibilidade da procura, a capacidade de cobrança, os objetivos de política pública e a robustez fiscal da entidade concedente. Em determinados casos, o modelo de pagamentos por disponibilidade, associado a incentivos de desempenho, pode revelar-se mais adequado, sobretudo quando se pretende garantir níveis de serviço elevados sem transferir integralmente o risco de procura para o parceiro privado.

Neste contexto, a utilização de modelos híbridos permite ajustar a estrutura financeira às especificidades do projeto, combinando fontes de receita e mecanismos de partilha de risco. Corredores com procura consolidada podem ser estruturados com base em receitas de utilizador, enquanto projetos de maior relevância estratégica, mas menor atratividade financeira, podem justificar pagamentos públicos, eventualmente apoiados por receitas consignadas ou mecanismos de financiamento específicos. É, contudo, fundamental assegurar que estas soluções não ocultam riscos relevantes para o setor público nem criam encargos difíceis de sustentar no longo prazo.

Boa Prática

Selecionar o modelo de remuneração com base numa análise rigorosa das características do projeto e da capacidade financeira pública, assegurando transparência na alocação de riscos e sustentabilidade dos encargos ao longo do tempo. Recomenda-se a utilização de estruturas financeiras simples, bem compreendidas pelas partes e compatíveis com o perfil do projeto, evitando soluções que aparentem transferir o risco mas que, na prática, mantenham uma exposição significativa e pouco transparente para o setor público.





05. Alocação de riscos, em especial risco de tráfego e procura

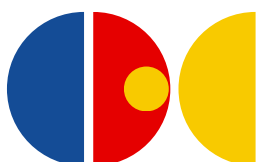
A alocação de riscos constitui um dos elementos centrais na estruturação de PPPs rodoviárias. O risco de tráfego está presente na generalidade dos projetos e deve ser tratado de forma eficiente para garantir a sua viabilidade. Uma distribuição inadequada de riscos, nomeadamente através do uso excessivo de garantias públicas, pode aumentar a exposição fiscal e comprometer o value for money, ao reduzir a efetiva transferência de risco para o parceiro privado.

Na prática, o princípio não é “transferir tudo”, mas sim alocar cada risco à entidade mais apta para o gerir. Riscos associados à construção, prazos, custos, operação, manutenção e cumprimento de níveis de serviço tendem a ser mais eficientemente geridos pelo setor privado. Por outro lado, riscos de natureza regulatória, processos de expropriação, alterações legislativas, choques cambiais ou níveis elevados de incerteza na procura exigem, frequentemente, partilha ou retenção pelo setor público. A correta identificação e estruturação destes riscos deve ser refletida de forma clara na arquitetura contratual.

Este aspeto assume particular relevância em contextos com elevada incerteza de procura. A transferência integral do risco de tráfego pode tornar os projetos financeiramente inviáveis ou conduzir a propostas excessivamente onerosas. Nestes casos, soluções como modelos híbridos, mecanismos de partilha de receitas, bandas de procura ou pagamentos por disponibilidade com incentivos de desempenho podem oferecer maior equilíbrio. É fundamental que a matriz de riscos seja definida de forma explícita, discutida numa fase inicial e integrada no contrato sem ambiguidades.

Boa Prática

Assegurar uma alocação de riscos equilibrada, baseada na capacidade efetiva de gestão de cada parte. Recomenda-se a definição clara de uma matriz de riscos desde a fase de preparação e a sua tradução direta no contrato. A transparência e consistência nesta matéria são essenciais para garantir a viabilidade, atratividade e sustentabilidade dos projetos.





06. Desenho Contratual, Desempenho e Equilíbrio Económico - Financeiro

O desenho contratual constitui um elemento determinante para o sucesso das PPPs rodoviárias, devendo assegurar um equilíbrio adequado entre direitos, obrigações e incentivos das partes. Um contrato de concessão não deve limitar-se a estabelecer princípios gerais, mas funcionar como um instrumento operativo que regula, de forma clara, a prestação do serviço ao longo de todo o ciclo de vida da infraestrutura. Para tal, deve integrar componentes essenciais como requisitos de desempenho, mecanismos de pagamento, regras de ajustamento, resolução de litígios e condições de término.

Nas PPPs rodoviárias, o contrato deve definir de forma mensurável e verificável o que se espera do concessionário, incluindo níveis de disponibilidade da via, qualidade do pavimento, condições de segurança, drenagem, tempos de resposta a incidentes, manutenção de equipamentos e qualidade da informação ao utilizador. A utilização de indicadores objetivos e auditáveis permite associar diretamente o desempenho à remuneração, reforçando a responsabilização do operador e a qualidade do serviço prestado.

Adicionalmente, é essencial garantir que o contrato incorpora mecanismos que assegurem o equilíbrio económico-financeiro ao longo do tempo, sem comprometer o interesse público. Isso inclui fórmulas de atualização, critérios de reequilíbrio em situações excecionais, tratamento de eventos de força maior, alterações legislativas, condições de refinanciamento e direitos de intervenção dos financiadores. Um desenho contratual claro e completo desde o início reduz a probabilidade de conflitos e limita a necessidade de renegociações futuras.

Boa Prática

Estruturar contratos orientados para resultados, com indicadores de desempenho claros e mecanismos de pagamento associados. Recomenda-se a inclusão de cláusulas equilibradas de ajustamento e reequilíbrio, garantindo previsibilidade e flexibilidade. Um contrato completo e bem definido é essencial para assegurar estabilidade, qualidade de serviço e proteção do interesse público ao longo do tempo.





07. Procurement, Transparência e Disciplina de Adjudicação

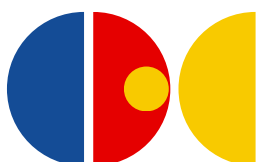
O processo de adjudicação constitui uma etapa crítica no ciclo das PPPs, devendo assegurar que a estrutura do projeto e do contrato reflete adequadamente a matriz de riscos definida. A concorrência desempenha um papel fundamental na revelação de preços eficientes e na seleção de propostas com melhor relação custo-benefício. A qualidade do processo competitivo influencia diretamente o custo final do projeto, a alocação de riscos e a sua viabilidade financeira.

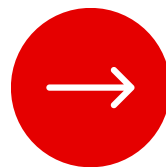
Um aspeto frequentemente subestimado prende-se com a identificação e tratamento dos riscos fiscais. Quando estes não estão claramente definidos e refletidos nos documentos do concurso, os concorrentes podem incorporar nas propostas estratégias que antecipam renegociações futuras, comprometendo a transparência e distorcendo a concorrência desde o início. Neste sentido, a transparência não se limita à publicidade do procedimento, exigindo também clareza sobre os riscos em causa, a sua distribuição e as responsabilidades assumidas por cada parte.

A estruturação do processo deve privilegiar rigor e previsibilidade, garantindo condições equitativas de participação. A utilização de procedimentos faseados, quando justificado, com pré-qualificação adequada, documentação técnica e financeira completa, e minutas contratuais suficientemente desenvolvidas, contribui para reduzir incertezas e melhorar a qualidade das propostas. A limitação de negociações após a adjudicação reforça a credibilidade do processo e reduz o risco de alterações substanciais às condições inicialmente concorridas.

Boa Prática

Assegurar processos de contratação transparentes, competitivos e bem estruturados, baseados em documentação clara e critérios objetivos. Recomenda-se a preparação prévia rigorosa do projeto e do contrato, bem como a limitação de negociações após a adjudicação. A disciplina processual é essencial para garantir propostas comparáveis, financiáveis e com menor custo global.





08. Capacidade do Cocedente, Gestão do Contrato e Monitorização Contínua

A gestão contratual constitui uma componente essencial do ciclo das PPPs, abrangendo todo o período desde a preparação até à execução e encerramento dos contratos. A existência de estruturas públicas capazes de acompanhar a implementação dos projetos é determinante para garantir o cumprimento dos objetivos definidos, bem como para monitorizar o desempenho e os impactos financeiros associados.

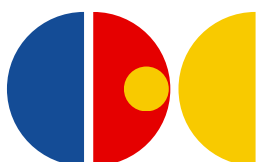
Este aspeto é particularmente crítico, uma vez que muitas PPPs enfrentam dificuldades não na fase de adjudicação, mas durante a sua execução. O concedente deve dispor de capacidade para verificar níveis de serviço, validar indicadores de desempenho, acompanhar obras e atividades de manutenção, aplicar mecanismos de dedução ou penalização, autorizar alterações justificadas e assegurar a articulação com outras entidades relevantes. A monitorização deve ser contínua e integrada, envolvendo dimensões técnicas, financeiras e jurídicas.

Acresce que a gestão eficaz dos contratos exige uma abordagem proativa e não apenas reativa. A identificação antecipada de desvios, riscos operacionais ou potenciais situações de incumprimento permite adotar medidas corretivas atempadas, evitando a degradação do serviço ou a acumulação de impactos financeiros. A existência de canais de comunicação regulares entre as partes contribui igualmente para uma execução mais estável e previsível.

Neste contexto, torna-se fundamental desenvolver uma capacidade institucional sólida e permanente para a gestão contratual. Isso implica a criação ou reforço de equipas multidisciplinares, a definição de procedimentos e instrumentos de acompanhamento, a implementação de sistemas de reporte regulares e a existência de mecanismos eficazes de coordenação entre entidades públicas. A consolidação destas capacidades é essencial para garantir a consistência, transparência e eficácia na execução dos contratos ao longo do tempo.

Boa Prática

Assegurar a existência de uma função de gestão contratual estruturada e capacitada, com competências técnicas, financeiras e jurídicas. Recomenda-se a implementação de sistemas de monitorização contínua baseados em indicadores claros e verificáveis. Uma gestão ativa e consistente é essencial para garantir o cumprimento contratual e a proteção do interesse público.





09. Renegociação, resolução de litígios e proteção do interesse público

Os mecanismos de resolução de litígios e as disposições de término constituem elementos estruturantes dos contratos de PPP. Para além de regularem situações de incumprimento, devem estabelecer de forma clara os procedimentos aplicáveis a alterações contratuais, compensações e eventual cessação antecipada. Em projetos rodoviários, estas cláusulas assumem especial relevância, uma vez que permitem proteger a estabilidade do contrato perante eventos como variações de procura, choques económicos, falhas operacionais ou divergências na interpretação das obrigações contratuais.

A experiência internacional demonstra que as renegociações devem ser excecionais, devidamente fundamentadas e conduzidas com base em critérios previamente definidos. A sua utilização como mecanismo recorrente para ajustar condições inicialmente acordadas compromete a transparência do processo e pode distorcer a concorrência desde a fase de adjudicação. Uma identificação inadequada de riscos na fase inicial tende a aumentar a probabilidade de renegociações, criando incentivos a comportamentos oportunistas por parte dos operadores.

Neste contexto, é essencial que os contratos prevejam procedimentos estruturados e graduais para a gestão de conflitos. Estes podem incluir:

- mecanismos de negociação técnica entre as partes;
- comités de acompanhamento;
- recurso à mediação;
- em última instância, arbitragem.

Adicionalmente, importa garantir que os mecanismos de compensação e de intervenção em caso de incumprimento estão claramente definidos, incluindo direitos de substituição do operador e condições de indemnização. Um enquadramento contratual robusto permite gerir situações críticas sem comprometer o interesse público, assegurando simultaneamente a confiança dos investidores.

Boa Prática

Prever, desde o início, mecanismos claros, graduais e transparentes para a gestão de renegociações e litígios. Recomenda-se a definição rigorosa de critérios de revisão contratual e de procedimentos de resolução de conflitos. Um enquadramento bem estruturado reduz riscos, evita comportamentos oportunistas e assegura a estabilidade dos projetos ao longo do tempo.





10. Sustentabilidade, Impacto Social, Segurança e Resiliência

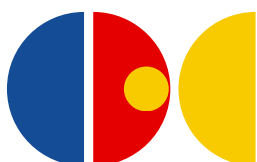
A integração de critérios de sustentabilidade constitui hoje um elemento central na conceção e implementação de PPPs rodoviárias. Para além dos aspetos financeiros e técnicos, a preparação dos projetos deve incorporar de forma sistemática avaliações ambientais e sociais, assegurando o cumprimento de padrões adequados e a mitigação de impactos negativos. Paralelamente, os mecanismos de pagamento podem incluir indicadores relacionados com segurança rodoviária e qualidade do serviço, reforçando a importância de uma abordagem abrangente à sustentabilidade.

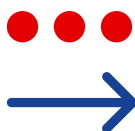
Num contexto como o angolano, este tema assume particular relevância. A definição dos modelos de concessão deve ter em consideração fatores como a resiliência climática, a drenagem, a manutenção preventiva, a segurança rodoviária, a acessibilidade territorial e a relação com as comunidades locais. Infraestruturas mal concebidas ou insuficientemente mantidas tendem a agravar custos logísticos, aumentar a vulnerabilidade económica e limitar o desenvolvimento regional. Assim, é essencial que o enfoque não se limite à fase de construção, mas abranja todo o ciclo de vida da infraestrutura.

Acresce que a incorporação de critérios ambientais, sociais e de governança permite alinhar os projetos com objetivos mais amplos de desenvolvimento sustentável. A avaliação de impactos sociais, a promoção da segurança viária, a durabilidade dos materiais e a capacidade de resposta a eventos climáticos extremos devem ser considerados desde a fase de estudos. Esta abordagem contribui para infraestruturas mais resilientes, inclusivas e ajustadas às necessidades do território.

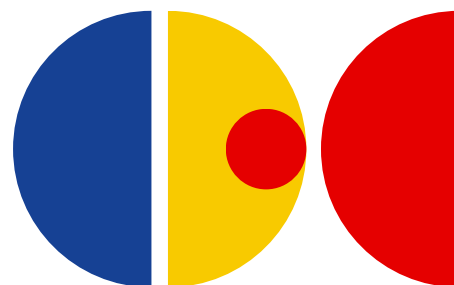
Boa Prática

Integrar critérios de sustentabilidade e resiliência desde a fase de preparação dos projetos, assegurando a sua tradução em requisitos contratuais e indicadores de desempenho. Recomenda-se a adoção de uma abordagem de ciclo de vida, com foco na qualidade do serviço, segurança e impacto territorial. A incorporação destes princípios é essencial para garantir infraestruturas duráveis, eficientes e socialmente equilibradas.





Nota Final



Angola atravessa atualmente um momento particularmente relevante no desenvolvimento de concessões e parcerias público-privadas no sector dos transportes. Este contexto representa uma oportunidade significativa para reforçar a qualidade das infraestruturas, melhorar a eficiência da gestão pública e mobilizar investimento de forma estruturada e sustentável.

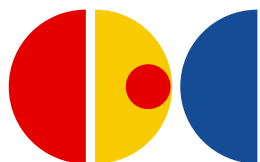
Neste enquadramento, o sector rodoviário assume um papel central, devendo posicionar-se de forma estratégica para aproveitar esta dinâmica. No entanto, a experiência internacional demonstra que o sucesso das PPPs depende não apenas da ambição dos programas, mas sobretudo da sua preparação, disciplina e capacidade de execução. A adoção de boas práticas desde o início permite evitar erros recorrentes, reduzir riscos e acelerar a implementação de projetos com maior impacto.

O percurso já realizado por diversas entidades públicas noutros países, incluindo no continente africano, evidencia a importância de uma abordagem gradual, baseada em aprendizagem institucional e adaptação ao contexto local. A incorporação destas lições permite evitar processos morosos, renegociações excessivas e custos adicionais, assegurando maior previsibilidade e eficiência.

O presente guia constitui, assim, um contributo para esse percurso, apoiando a consolidação de um modelo de concessões rodoviárias mais robusto, transparente e sustentável, alinhado com as melhores práticas internacionais e com as prioridades de desenvolvimento de Angola.



Ficha → Técnica

**Propriedade**

IP Engenharia

Conteúdo

IP Engenharia
Cooperação Internacional

Apoio

União Europeia

Parceiros

Instituto de Estradas de Angola
Diálogos UE - Angola

Conceção Gráfica

IP Engenharia
Cooperação Internacional

Conceção Gráfica

2026 Março





Financiado pela
União Europeia



DIALOGOS
UE • Angola

