



EXPLORAÇÃO DE GÁS NATURAL EM PALMA

Aeródromo de Afungi acaba com a esperança do Aeroporto Internacional de Nacala

O Aeroporto Internacional de Nacala é, certamente, um dos maiores símbolos da má governação, promiscuidade e falta de visão estratégica que caracteriza o sector de transportes e comunicações nos últimos 10 anos.

Aquando da sua inauguração, em 2014, com o estatuto do aeroporto mais moderno de Moçambique, a empresa Aeroportos de Moçambique (ADM) anunciou que a infra-estrutura iria “impulsionar o turismo e várias actividades de desenvolvimento só-

cio-económico do país, e da região norte, em particular”.

No entanto, a fotografia real desta majestosa infra-estrutura aeroportuária mostra que é mais um “elefante branco” dos vários do sector de transportes e comunicações espalhados um pouco por todo o país. O Aeroporto Internacional de Nacala custou cerca de 125 milhões de dólares (e gerou, mais uma vez, uma dívida do Estado no valor de 200 milhões de dólares) e desde a sua abertura está a ser apro-



veitado em apenas 4 por cento da capacidade instalada. Ou seja, da capacidade anual projectada para 500 mil passageiros e 5 mil toneladas de carga diversa, o aeroporto apenas recebe, em média, 20 mil passageiros por ano.

Na verdade, o Aeroporto Internacional de Nacala é um projecto que nasceu com tudo para dar errado. Embalado pelas expectativas relacionadas ao potencial boom económico que poderia advir da exploração e exportação do carvão de Tete pela Vale Moçambique (subsidiária da brasileira Vale do Rio Doce) e outras companhias, o Governo decidiu investir na construção desta infra-estrutura com financiamento brasileiro do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES).

A contratação da dívida não foi transparente e os esquemas de suborno e de tráfico de influência envolvendo governantes moçambicanos foram revelados por gestores de topo da Odebrecht, a construtora brasileira que ganhou a obra. As revelações sobre subornos fora feitos no âmbito da “Lava Jato”, uma mega operação contra a corrupção conduzida pela justiça brasileira.

Na sequência dessas revelações, a Procuradoria-geral da República (PGR) abriu uma investigação e, em Junho de 2019, promoveu a detenção de Paulo

Zucula, à data dos factos Ministro dos Transportes e Comunicações. Zucula é acusado de ter recebido, das contas da construtora brasileira Odebrecht, subornos no valor de 315 mil dólares para viabilizar a construção do Aeroporto Internacional de Nacala. Manuel Chang, antigo ministro das Finanças detido na África do Sul no âmbito das dívidas ocultas, também é acusado de ter recebido dinheiro da Odebrecht no valor 250 mil dólares para viabilizar a construção do Aeroporto Internacional de Nacala.

No âmbito das investigações sobre corrupção no Brasil, a Odebrecht admitiu, num acordo de leniência com o Departamento de Justiça dos Estados Unidos da América, ter subornado com 900 mil dólares norte-americanos os funcionários de Governo de Moçambique para a construção do Aeroporto Internacional de Nacala.

O contrato de financiamento do BNDES para a construção e operacionalização do Aeroporto Internacional de Nacala prevê a liquidação da dívida em 15 anos, mas desde final de 2016 Moçambique não paga as parcelas do empréstimo. Este incumprimento no desembolso das parcelas de amortização da dívida é, em parte, explicada pelo facto de o Aeroporto Internacional de Nacala operar numa situação financeira extremamente negativa, com as receitas a

cobrirem apenas 25% dos seus custos operacionais. Portanto, é um projecto financeiramente inviável, o que significa que o ónus da sua operacionalidade recai sobre as receitas geradas por outras infra-estruturas aeroportuárias da empresa ADM ou mesmo sobre o Orçamento de Estado.

A crítica situação financeira do Aeroporto Internacional de Nacala é agravada pelo facto de nenhum dos pressupostos que fundamentaram a avaliação positiva da viabilidade económico-financeira do projecto se ter materializado. Isto é, a actividade de extracção do carvão de Tete por parte da Vale Moçambique e outras mineadoras não criou sinergias suficientes para gerar outros negócios na cadeia de exploração mineira com impactos significativos na economia da região, em particular, e na economia do país, no geral; falhou totalmente na atracção de uma companhia aérea para basear-se em Nacala; não promoveu a edificação de outras infra-estruturas necessárias à atracção de voos internacionais, como estâncias hoteleiras e outros empreendimentos turísticos.

Ao se aperceber de que o Aeroporto Internacional de Nacala avançava, a passos largos, para um total descalabro financeiro, o Governo enveredou em manobras político-administrativas para “forçar” uma maior procura pelos serviços daquela infra-estrutura. Nesse sentido, requalificou o parque aeroportuário nacional, reduzindo para apenas três o número de aeroportos que recebem voos internacionais: Aeroportos de Maputo, Beira e Nacala.

A avaliar pelos eventos que se seguiram, este plano pareceu estar a resultar. Primeiro, pela chegada, em 2019, do primeiro voo internacional na pista do Aeroporto Internacional de Nacala; e, segundo, pela aterragem do primeiro voo cargueiro no Aeroporto

Internacional de Nacala, um Antonov 124 com 98 toneladas de carga destinada aos projectos de gás natural liquefeito da Bacia do Rovuma.

Estes dois momentos não só simbolizavam o início da operacionalização do potencial instalado naquele aeroporto, como também parecia indicar que a infra-estrutura poderia beneficiar das actividades relacionadas com a exploração de gás liquefeito para expandir a sua carteira de clientes e, deste modo, reverter o seu drama financeiro.

No entanto, a realidade mostra que o Aeroporto Internacional de Nacala não é opção para as companhias petrolíferas que operam no norte de Cabo Delgado. Em Fevereiro, iniciaram os testes de aterragem e descolagem no Aeródromo de Afungi, uma infra-estrutura concebida para facilitar as operações das companhias que exploram gás natural na Bacia do Rovuma. Isto é, tal como carvão de Tete, o gás natural de Cabo Delgado também não irá transformar o Aeroporto Internacional de Nacala numa infra-estrutura útil para o desenvolvimento. Este aeroporto vai continuar na lista de projectos construídos sem nenhuma visão estratégica para a sua sustentabilidade e para o desenvolvimento do país.

Na verdade, tal como o Aeroporto Internacional de Nacala, há muitos projectos do consulado de Armando Guebuza que nasceram da ganância de acumular dinheiro de comissões distribuídas pelas instituições credoras e empresas construtoras, sobretudo do Brasil e da China.

Outra situação que inviabiliza o Aeroporto Internacional de Nacala como opção das companhias petrolíferas são os ataques nos distritos do centro e norte de Cabo Delgado: não existem condições de segurança para o transporte rodoviário de carga a partir de Nacala para Palma.

O Aeroporto Internacional de Nacala custou cerca de 125 milhões de dólares (e gerou, mais uma vez, uma dívida do Estado no valor de 200 milhões de dólares) e desde a sua abertura está a ser aproveitado em apenas 4 por cento da capacidade instalada.




INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – Centro para a Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: João Nhabanga Tinga
Autor: João Nhabanga Tinga

Equipa Técnica: João Nhabanga Tinga, Agostinho Machava, Ilídio Nhantumbo, Denise Cruz, Isabel Macamo.
Layout: CDD

Contacto:
Rua Eça de Queiroz, nº 45, Bairro da Coop, Cidade de Maputo - Moçambique
Telefone: 21 41 83 36

 CDD_moz
E-mail: info@cddmoz.org
Website: <http://www.cddmoz.org>

PARCEIRO PROGRAMÁTICO



Comissão Episcopal de Justiça e Paz, Igreja Católica



COUNTERPART
INTERNATIONAL



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Embaixada da Suíça em Moçambique

