

42º DIA DO JULGAMENTO DO ESCÂNDALO DAS "DÍVIDAS OCULTAS"

Arlindo Ngale diz que criticou a substituição de barcos e aeronaves da ProIndicus, mas suas recomendações foram ignoradas

- Único declarante a ser ouvido pelo tribunal no 42º dia do julgamento, Arlindo João Ngale é quadro das Forças Armadas de Defesa de Moçambique (FADM), com a patente de capitão-de-mar-e-guerra, afecto no ramo da Marinha de Guerra de Moçambique. Tem formação na área de construção e reparação de navios na antiga União Soviética. Saiu da Marinha de Guerra em 2009 para trabalhar na empresa Monte Binga como gestor de um projecto de pesca industrial de atum, em parceria com uma firma chinesa.



Arlindo Ngale , Capitão de mar e guerra

Em Abril de 2013 passa a trabalhar para a ProIndicus, depois de ter sido contactado pelo então PCA da empresa, Eugénio Zitha Matlaba, em finais de Março. “Ele informou-me que havia um projecto de monitoria e protecção da Zona Económica Exclusiva. E, na sequência, estava a convidar-me a fazer parte do projecto e ajudar na implantação do mesmo. Fiz algumas perguntas sobre o projecto, sobretudo o que seria necessário para a sua implantação. Ele explicou-me que havia necessidade de implantação de radares, centro de comando e controlo, haveria navios e aeronaves de patrulha”.

Arlindo Ngale aceitou fazer parte do projecto e passou por uma entrevista de validação feita pelos membros do conselho de administração da ProIndicus. Foi nomeado director técnico e logístico da ProIndicus e tinha como missão criar facilidades e apoiar o director do grupo Privinvest na sua tarefa implantar o projecto.

Conta que no dia 25 de Abril de 2013 participou de uma reunião onde estiveram os membros do conselho de administração da ProIndicus e uma equipa da Privinvest, liderada por Jean Boustani. Nesse encontro foi discutido a alteração do contrato de fornecimento de equipamentos, concretamente a substituição de duas embarcações vigilantes 400 CL52 por três outras de menor dimensão HSI-32; substituição de duas aeronaves bimotores de maior porte por seis aeronaves monomotores de menor dimensão, inclusão de 36 embarcações DV-15 e três embarcações WP-18.

O declarante disse que pediu a palavra para discordar de algumas alterações de meios, pois no seu entender as embarcações vigilantes 400 CL52 eram maiores e apropriados para os desafios que se propunham no projecto, pois correspondiam às especificidades do Oceano Índico, cujas ondas são de maior dimensão. E mais: as embarcações que estavam a ser introduzidas, as HSI-32, eram menores e não tinham capacidade de permanência por muito tempo no mar para efeitos de dissuasão. As novas embarcações HSI-32 introduzidas tinham de fazer viagens constantes da base para o mar, representando custos acrescidos e tornando o projecto e menos sustentável.

A sua visão é de que uma aeronave de patrulha marítima tem que ter um peso aceitável, porque o ambiente marítimo tem ventos fortes; a aeronave de patrulha deve ter dois motores para permitir que sempre que tiver problemas num dos motores possa regressar à base em segurança. Mas as suas recomendações não foram aceites pelo fornecedor, representado no encontro por Jean Boustani. “Eles diziam que estavam a trocar meios alegadamente porque a ProIndicus não tinha experiência de operar equipamentos grandes. Diziam também que passaríamos a ter muitas embarcações e por serem peque-



Arlindo Ngale

nas eram mais rápidas”.

No geral, o declarante considera que o projecto da ProIndicus respondia às necessidades básicas de segurança da costa moçambicana, mas o contrato de fornecimento precisava de ser melhorado. “Eu acredito que pode ter havido a intervenção da Privinvest na elaboração do projecto”. Arlindo Ngale disse que não houve sabotagem do projecto por parte do Governo, uma afirmação que contraria das declarações de António Carlos do Rosário que acusou o Executivo de Filipe Nyusi de ter sabotado as três empresas (ProIndicus, EMATUM e MAM).

No dia 29 de Abril, diz que foi copiado num email cujo anexo era acta de uma reunião entre José Manuel Gopo, do grupo Privinvest, e Peter Kun, representante da Privinvest. A reunião teve lugar no dia 26 de Abril num hotel e foram aprovadas as alterações do contrato de fornecimento, ignorando todas as recomendações que Arlindo Ngale tinha dado na reunião do dia anterior na sede da Monte Binga. “Nessa reunião do dia 26, eu não participei e nem tomei conhecimento.

Ainda em 2013, Arlindo Ngale integrou uma delegação onde se achava Eugénio Matlaba (PCA da ProIndicus) e António Carlos do Rosário (administrador da ProIndicus), que viajou para França, Inglaterra e Abu Dhabi para verificar as embarcações que estavam a ser fabricadas para a ProIndicus. No Aeroporto Internacional de Maputo, o declarante conta que teve uma conversa breve com António Carlos do Rosário. “Ele convidou-me para um café e disse-me que o projecto era dele, no sentido de que ele é que tinha domínio sobre o mesmo. Na altura eu não percebi porquê que ele estava a dizer aquilo.”

Na França, a delegação fez a apreciação do projecto de embarcação de intercepção HSI-

32 e o declarante disse que aproveitou para fazer uma análise entre aquele navio com a embarcação de patrulha 400 CL52. A embarcação HSI-32 tem 32 metros de comprimento, tanques de combustíveis com capacidade de 20 toneladas, capacidade de providenciar duas toneladas de água e uma tonelada de alimentos; enquanto o vigilante 400 CL52 tem 54 metros de comprimento, capacidade de 45 toneladas de combustível, capacidade de providenciar 10 toneladas de água, e duas toneladas de comida. Em termos de alcance, o navio HSI-32 tem 800 milhas náuticas, uma velocidade de 45 nós, e três motores; enquanto o vigilante 400 CL52 tem três mil milhas náuticas, velocidade de 22 nós e dois motores.

À pergunta do tribunal se o grupo Privinvest teria fornecido todos os equipamentos, o declarante respondeu afirmativamente. “Tudo aquilo que estava prescrito no contrato de fornecimento entre a ProIndicus e o grupo Privinvest parece que chegou a Moçambique. Mas os navios tinham valências letais, isto é, não traziam armamento. O centro de inteligência, o centro de formação e treino, o centro de operações marítimas e o centro do comando e controlo estão lá na ProIndicus. Os seis aviões monotores também chegaram. Também recebemos 45 embarcações”.

O declarante explicou que no contrato de fornecimento há uma cláusula de aceitação do meio na fábrica, isto é, o dono deve aceitar o meio ainda na fábrica. Mas reconhece que não foi possível cumprir com essa cláusula. “Há uma embarcação HSI-32 que veio com defeito da fábrica, mas já estamos a resolver isso. Há uma DV – 15 que veio em 2013 e o motor gripou. O fornecedor ainda estava cá, importou um novo motor, mas a embarcação não está a funcionar”.

Nenhum radar está a funcionar e há falta de espaço para atracação de barcos da ProIndicus



Créditos: Jornal Domingo

O contrato previa 16 estações de radares a serem implantadas da Ponta D'Ouro até à foz do rio Rovuma (ponta de Cabo Delgado). O fornecedor entregou 18 contentores de radares (mais dois que o previsto), mas só foram implantados nove. Desse número, o fornecedor entregou seis estações. "Dos sete que ficaram por implantar, dois não foram concluídos devido à falta de vontade do fornecedor que não entregou os serviços de configuração. Estamos a falar de estações de Macomia e Mocímboa da Praia, em Cabo Delgado".

Arlindo Ngale explicou que quando o fornecedor saiu de Moçambique nenhum radar funcionava, supostamente devido a problemas de câmaras. "E disse que a responsabilidade pelas câmaras era da ProIndicus. Depois de fazer a entrega das chaves de seis estações de radares, voltou a solicitar as chaves junto à ProIndicus alegando que queriam fazer trabalhos. Nesse momento eles estavam a comprar as câmaras, mas não temos o relatório de terem sido montadas. Devolveram as chaves. Mas nós também temos a nossa responsabilidade, pois não conseguimos fazer a electrificação de todas as estações de radares".

Perguntado se o sistema da ProIndicus está a funcionar, tal como foi desenhado, o declarante respondeu negativamente. "Para funcionar tínhamos que ter todas as estações de radares montadas e a funcionar, termos o satélite para fazer a integração do sinal entre as embarcações e aeronaves de patrulha com o centro de comando e controlo. Quando o fornecedor saiu de Moçambique no dia 3 de Junho de 2016, já não tínhamos o sinal de satélite. O contrato de sinal de satélite era de cerca de três anos e expirou em 2016".

Arlindo Ngale disse que há vandalização de

algumas estações de radares implantadas em zonas recônditas das províncias de Inhambane (uma), Quelimane (duas), Nampula (uma) e Cabo Delgado (uma). Perguntado porquê razão não foram colocados homens das Forças de Defesa e Segurança para garantir segurança nas estações de radares, o declarante respondeu que o assunto foi discutido ao mais alto nível.

Em relação às embarcações, Arlindo Ngale disse que a alteração do contrato de fornecimento, que implicou a passagem de 14 para 45 embarcações, criou problemas de atracação. "Por causa disso, temos embarcações atracadas e outras em terra. As embarcações grandes chegaram em 2016 e desde essa altura ficaram no mar devido à falta de infra-estruturas de atracação.

O declarante fez notar que aquando da viagem para verificar os meios que estavam a ser fabricados na França, Inglaterra e Abu Dhabi, a delegação moçambicana reuniu com a equipa do fornecedor (Prinvest) para discutir questões do projecto. "Eu levantei para colocar o problema de atracação de embarcações, mas fui interpelado pelo então administrador do pelouro de administração e finanças, António Carlos do Rosário, para não apresentar reclamação nesse sentido. Ele instruiu-me para escrever sobre esse assunto assim que regressássemos a Moçambique".

Arlindo Ngale não seguiu a recomendação de António Carlos do Rosário e preferiu contactar o então PCA da ProIndicus, Eugénio Matlaba, para expor o problema. "De tanto insistir, ele pediu cotação para aquisição de pontões flutuantes para a atracação das embarcações. Mas não sei dizer o que aconteceu depois disso. Algumas embarcações da ProIndicus estão atracadas nos pontões flutuantes da MAM em Pemba".

Depois de ter estado na Maputo Shipyard, Arlindo Ngale voltou à ProIndicus e está a facilitar a liquidação da empresa

Mais tarde, de 28 de Novembro de 2016 a 31 de Julho de 2018, Arlindo Ngale trabalhou como director-geral da Maputo Shipyard, subsidiária da MAM, e nessa qualidade recebeu uma pessoa de nome Mahomed que ia conhecer o estaleiro. "O senhor Mahomed vinha da parte do PCA António Carlos do Rosário e dizia-se era a pessoa que iria trazer clientes".


Em Agosto de 2018, termina a sua missão na Maputo Shipyard e volta à ProIndicus, onde toma posse como director-geral da empresa, a 20 de Março de 2020. "Dois meses depois, a empresa foi dissolvida e entrou no processo de liquidação. A minha função agora é criar facilidades para que o liquidatário faça o seu trabalho sem sobressaltos".

Enquanto director da técnica e logística da ProIndicus, Arlindo Ngale recebia 182 mil meticais líquidos. "Mas agora não recebo salário da ProIndicus. Desde que fui nomeado director-geral da ProIndicus que não recebo salário. Agora voltei às Forças Armadas e lá onde tenho salário". Como director-geral da Maputo Shipyard, o declarante recebia 235 mil meticais líquidos. Perguntado se enquanto recebia salários na ProIndicus e mais tarde na Maputo Shipyard, também recebia simultaneamente como funcionário do Estado afecto à Marinha de Guerra, o declarante pediu para não responder à pergunta alegando que não se sentia confortável.

**INFORMAÇÃO EDITORIAL:**

Propriedade: CDD – Centro para Democracia e Desenvolvimento
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: Emídio Beula
Autora: Emídio Beula
Equipa Técnica: Emídio Beula, Julião Matsinhe, Dimas Sinoa, Américo Maluana
Layout: Emídio Beula

Contacto:
Rua de Dar-Es-Salaam Nº 279, Bairro da Sommerschild, Cidade de Maputo.
Telefone: +258 21 085 797

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

PARCEIRO PROGRAMÁTICO



PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

