



Portagens na Circular de Maputo e na Ponte Maputo-KaTembe: o grande desafio do Ministro Carlos Mesquita

- A grande questão que se coloca é como é que o novo Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos irá lidar com o assunto das portagens na Estrada Circular de Maputo. O facto de milhares de pessoas que vivem na área metropolitana de Maputo estarem a pagar as taxas de portagens não significa que Carlos Mesquita não pode rever as decisões ilegais do seu antecessor João Osvaldo Machatine.

- Carlos Mesquita tem ainda a oportunidade de rever em baixa as taxas injustas praticadas na portagem da Ponte Maputo-KaTembe. Fixar uma taxa de 160 meticais por viatura ligeira é no mínimo vergonhoso e revelador de falta de consideração para com os cidadãos que vivem na KaTembe.



Empresário do ramo de transportes e logística, Carlos Alberto Fortes Mesquita “desligou-se” dos negócios em 2015, quando foi convidado para ocupar o cargo de Ministro dos Transportes e Comunicações. Não tardou que empresas ligadas a si fossem associadas a negócios de Estado, suscitado o velho problema de conflito de interesses. Mas sobreviveu às exigências de demissão, ou não fosse ele pessoa próxima do Presidente da República.

Depois de cumprir o mandato nos Transportes e Comunicações, Carlos Mesquita foi indicado, em 2020, para liderar o Ministério da Indústria e Comércio. Dois anos depois, sai para ocupar o cargo de Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, um sector estratégico enormes desafios: construção e reabilitação de estradas e pontes; habitação para jovens, provisão de água potável; e gestão das bacias hidrográficas para evitar secas e cheias cíclicas.

Mas o maior desafio que Carlos Mesquita herdou do seu antecessor (João Osvaldo Machatine) são as portagens da Estrada Circular de Maputo e os altos preços praticados na portagem da Ponte Maputo – KaTembe,

onde a viatura ligeira paga 160 meticais por viagem.

Todos os processos que culminaram com a instalação das portagens na Circular de Maputo (uma estrada construída com fundos públicos) não foram transparentes, desde a extinção da empresa pública Maputo Sul que era responsável pela Estrada Circular e Ponte Maputo-KaTembe, criação da empresa privada REVIMO; a concessão do negócio das portagens à REVIMO; até à fixação das taxas a pagar.

Para defender o direito dos cidadãos ao desenvolvimento e à justiça social, o CDD desencadeou, no primeiro semestre de 2021, uma campanha contra as portagens na Estrada Circular de Maputo, mas o então Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos sempre assumiu uma postura arrogante, nunca se abriu ao diálogo. E porque a construção das portagens estava a avançar e João Osvaldo Machatine não mostrava sinais de abertura para um diálogo franco, em Junho de 2021 o CDD submeteu uma Acção Popular no Tribunal Administrativo para forçar a suspensão das obras.

Na Acção Popular, o CDD pediu a decla-

ração da ilegalidade e a consequente suspensão imediata de todas as operações de construção de portagens na Estrada Circular de Maputo, bem como a necessidade de o Tribunal Administrativo obrigar o Governo e demais entidades a promoverem um debate público sobre a necessidade e a utilidade das portagens, incluindo os custos que a serem imputados aos cidadãos. Mas o Tribunal Administrativo ignorou o pedido do CDD e manteve-se no silêncio, uma atitude que visava viabilizar a conclusão das obras de construção de portagens. Até hoje o Tribunal Administrativo ainda não se pronunciou sobre a matéria.

Concluídas as quatro (4) portagens, foi fixada a data de 1 de Fevereiro para o início da cobrança das taxas. O CDD recorreu ao Tribunal Administrativo e interpôs, no dia 19 de Janeiro de 2022, uma providência cautelar para a suspensão do despacho dos Ministros das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos e da Economia e Finanças que fixa as taxas a pagar nas portagens da Costa do Sol, Zintava, Cumbeza e Matola Gare, na Estrada Circular de Maputo.

Antes da decisão do Tribunal Administra-

tivo e numa postura arrogante e própria de quem confunde governar com a imposição de ordens, João Osvaldo Machatine veio a público declarar que a cobrança de taxas de portagens na Estrada Circular de Maputo era incontornável.

No dia 31 de Janeiro, os então Ministros Osvaldo Machatine e Adriano Maleiane submeteram a sua contestação no Tribunal Administrativo, solicitando uma excepção do cumprimento da regra de suspensão provisória automática do despacho que fixa as taxas de portagens. Como fundamento, os dois Ministros escreveram que a suspensão do seu despacho teria “graves consequências na prossecução do interesse público”. Ou seja, adiar o início da cobrança de taxas de portagens na Estrada Circular de Maputo teria graves consequências na prossecução do interesse público.

Num caso descomunal de celeridade processual, o Tribunal Administrativo emitiu, no mesmo dia, o despacho S/Nº01/JCC/2022, através do qual dava provimento à solicitação do Governo, fundamentando que estavam “verificados os termos que conduzem à excepção do cumprimento da regra de suspensão provisória automática”. Em outras palavras, o Tribunal Administrativo julgou procedente o argumento do Governo segundo o qual adiar o início de pagamento de taxas de portagens na Estrada Circular teria graves consequências na prossecução do interesse público.

Ora, só num Estado em que não há uma efectiva separação de poderes um tribunal



pode concordar com o argumento de que os cidadãos ficariam prejudicados caso se adiasse o início da cobrança de taxas de portagens. A actuação do Tribunal Administrativo foi reveladora claramente que está a reboque do Governo e agiu como “advogado” do poder executivo.

A grande questão é saber como é que o Ministro Carlos Mesquita irá lidar com o assunto das portagens na Circular de Maputo. O facto de milhares de pessoas que vivem na área metropolitana de Maputo estarem a pa-

gar as taxas de portagens não significa que o novo Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos não pode rever as decisões ilegais do seu antecessor João Osvaldo Machatine.

Carlos Mesquita tem ainda a oportunidade de rever em baixa as taxas injustas praticadas na portagem da Ponte Maputo-KaTembe. Fixar uma taxa de 160 meticais por viatura ligeira é no mínimo vergonhoso e revelador de falta de consideração para com os cidadãos que vivem na KaTembe.

Mesquita deve rever processo de concessão da Circular de Maputo e Ponte Maputo-KaTembe à REVIMO

Foi em Dezembro de 2019 que o Governo concessionou, por 20 anos, a Estrada Circular de Maputo, a Ponte Maputo-KaTembe (e estradas de ligação) e a Estrada Nacional Nº6 (liga Beira a Machipanda, na fronteira com o Zimbabwe) à REVIMO, uma sociedade anónima constituída em Setembro de 2018 com um capital social de 660 milhões de meticais, integralmente subscrito pelo Fundo de Estradas, até então único accionista.

Desde 2021, a REVIMO conta com novos accionistas, nomeadamente o Instituto Nacional de Segurança Social (INSS) e a KUHANHA - sociedade gestora do fundo de pensões dos funcionários do Banco de Moçambique. Os novos accionistas controlam 15% cada, ficando o Fundo de Estradas com 70%. A entrada de novos accionistas foi sigilosa. A operação foi feita na Bolsa de Valores Moçambique (BVM), através da oferta pública de venda.

A criação da REVIMO foi uma estratégia para permitir a entrada de privados na ges-



tão de portagens instaladas em estradas construídas com fundos públicos. Os três projectos de estradas foram financiados pelo Exim Bank da China, no valor total de cerca de 1.500 milhões de dólares, dos 785 milhões de dólares para a Ponte Maputo-KaTembe e estradas de ligação, 400 milhões de dólares para Estrada Nacional N°6 e 300 milhões de dólares para a Estrada Circular de Maputo.

As três vias foram concessionadas por ajuste directo à REVIMO, por um período de 20 anos. Ora, a Lei 15/2011, de 10 de Agosto, que regula a contratação, implementação e monitoria de projectos de parcerias público-privadas, fixa, na alínea c) do número 1 do artigo 22, um máximo de 10 anos para contratos de gestão de empreendimento em situação operacional. E a Estrada Circular, a Ponte Maputo-KaTembe e a Estrada Nacional N°6 estavam operacionais quando em 2019 foram concessionadas à REVIMO por um período de 20 anos, o dobro do prazo fixado por lei para contratos de gestão.

A duração do contrato do empreendimento de parceria público-privada é determinada tendo em conta a sua atractividade económico-financeira, o tempo necessário para a sua implementação e o período de recuperação do capital investido. As circunstâncias em que o prazo do contrato pode ser estendido também estão fixadas na Lei 15/2011, de 10 de Agosto.

O número 3 do artigo 22 diz que o Governo pode, por adenda ao contrato, autorizar a extensão do prazo legalmente fixado pelo tempo necessário para compensação de: a) investimentos adicionais realizados por solicitação do Governo e acordados em adenda ao contrato aprovada pela entidade competente; b) prática de preços ou de tarifas, fixados pelo Governo, abaixo de preço do custo e da margem de rentabilidade acordada; c) mitigação de efeitos de evento de força maior ocorridos.

Até aqui é difícil perceber qual das circunstâncias levou o Governo a estender de 10 para 20 anos o prazo do contrato de gestão das três vias concessionadas à REVIMO. Desde

logo porque a concessionária não efectuou nenhum investimento de vulto, uma vez que recebeu as estradas em situação operacional; não houve nenhum evento de força maior que tenha causado danos avultados nas estradas; e, finalmente, as tarifas praticadas pelo menos nas portagens da Ponte Maputo-KaTembe (incluindo nas estradas de ligação) e na Estrada Nacional N°6 não devem estar abaixo da margem de rentabilidade. As tarifas a praticar na Estrada Circular de Maputo ainda não foram anunciadas.

Além de ter estendido para além do limite legal o tempo de duração do contrato de concessão das três vias, o Governo recorreu à modalidade de ajuste directo, violando o regime jurídico de contratação de empreendimentos de parceria público-privada. Nos termos do número 1 do artigo 13 da Lei 15/2011, de 10 de Agosto, o regime jurídico geral de contratação de empreendimentos de parceria público-privada é de concurso público, aplicando-se, subsidiariamente, as regras que regem as contratações públicas.

Só em situações ponderosas e devidamente fundamentadas e como medida de último recurso sujeita à prévia autorização expressa do Governo, a contratação do empreendimento de parceria público-privada pode, excepcionalmente, assumir a forma de negociação e ajuste directo. No caso em apreço, o Governo não apresentou nenhum fundamento que justificasse o recurso à modalidade de ajuste directo na concessão da Estrada Circular, Ponte Maputo-KaTembe e Estrada Nacional N°6 à REVIMO.

Na verdade, em Fevereiro de 2019, o Governo extinguiu a Empresa de Desenvolvimento de Maputo Sul, abreviadamente designada Maputo Sul E.P, que tinha sido criada em Agosto de 2010 para desenvolver e gerir os projectos da Estrada Circular de Maputo e da Ponte Maputo-KaTembe. Na altura, o Ministro das Obras Públicas, Habitação e Recursos Hídricos, Osvaldo João Machatine, justificou a extinção da Maputo Sul afirmando que a empresa tinha concluído a missão para a qual tinha sido criada¹.

O Governo decidiu que a Administração Nacional de Estradas (ANE) seria responsável pela manutenção, enquanto o Fundo de Estradas iria assegurar a rentabilização dos dois projectos. Entretanto, 10 meses depois, concretamente em Dezembro de 2019, o Governo decidiu concessionar, por um período de 20 anos, a Circular de Maputo, a Ponte Maputo-KaTembe e a Estrada Nacional N°6 à Rede Viária de Moçambique (REVIMO).

O argumento de “fim da missão” usado para justificar a extinção da empresa pública Maputo Sul é falacioso e oportunista. Além de ser responsável pela construção, gestão e manutenção da Estrada Circular de Maputo e da Ponte Maputo-KaTembe, a Maputo Sul tinha como missão promover o desenvolvimento da parte sul da baía de Maputo, com destaque para o Distrito Municipal da KaTembe. Mas a Maputo Sul foi extinta antes mesmo de desenvolver um único projecto na KaTembe.

E mais: Quando foi extinta, a Maputo Sul já era responsável pelas portagens instaladas na Ponte Maputo - KaTembe e na estrada KaTembe - Ponta D’Ouro, em Matutuine, o que significa que a empresa estava a ganhar experiência no negócio de portagens. Portanto, a sua extinção visava passar o lucrativo negócio das portagens para a REVIMO, uma sociedade anónima que futuramente poderá integrar acionistas ligados à elite política dirigente.

Todo o processo de concessão das três vias à REVIMO violou flagrantemente a Lei 15/2011, de 10 de Agosto, que regula a contratação, implementação e monitoria de projectos de parcerias público-privadas. A referida lei estabelece que “em qualquer das modalidades de contratação de parcerias público-privadas devem ser observados os princípios da legalidade, finalidade, razoabilidade, proporcionalidade, prossecução de interesse público, transparência, publicidade, igualdade, concorrência, imparcialidade, boa-fé, estabilidade, motivação, integridade e idoneidade, responsabilidade, boa gestão económico-financeira, celeridade e os demais princípios de Direito Público aplicáveis” (número 6 do artigo 13 da Lei 15/2011, de 10 de Agosto).

¹ <https://cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/1074-governo-extingue-empresa-publica-maputo-sul>



INFORMAÇÃO EDITORIAL:

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

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

