



# GOVERNANÇA ECONÓMICA

[www.cddmoz.org](http://www.cddmoz.org)

Domingo, 10 de Maio de 2026 | Ano VI, n.º 77 | Director: Prof. Adriano Nuvunga | Português

## SUBIDA DO PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

# **Governo prioriza arrecadação de receitas, protege a elite parasita que lucra com taxas e sacrifica a economia e as famílias.**

- O anúncio foi feito esta quinta-feira, 7 de Maio, numa conferência de imprensa conjunta do Ministério dos Transportes e Logística e da Federação Moçambicana das Associações dos Transportadores Rodoviários (FEMATRO). Se o plano para fazer face a esta crise se resume a este pacote de medidas, é caso, sim, para se dizer que os moçambicanos devem preparar-se para dias mais difíceis.



Segundo as informações partilhadas, a compensação abrangerá, numa primeira fase, os transportadores urbanos das capitais provinciais e da área metropolitana de Maputo, utilizando um mecanismo baseado na lotação, distância percorrida e consumo de combustível. Os mini-autocarros poderão receber cerca de 35.400 meticais por mês, enquanto autocarros articulados poderão beneficiar de compensações superiores a 141 mil meticais mensais.

O Governo anunciou igualmente que o actual modelo funcionará durante três meses, período durante o qual será implementado um sistema digitalizado para monitorar rotas, consumo e operação das viaturas. Paralelamente, foi confirmada a entrega de 190 autocarros movidos a gás para a região metropolitana de Maputo e a expansão do projecto de gás veicular para outras províncias.

A medida surge depois do Governo ter anunciado, no dia anterior, 6 de Maio, uma subida histórica nos preços dos combustíveis, justificada pelos impactos do conflito no Médio Oriente sobre o mercado internacional de petróleo e derivados. Com a nova actualização, o preço do gasóleo aumentou de 79,88 para 116,25 meticais por litro, uma subida de cerca de 45,5%, enquanto a gasolina passou de 83,57 para 93,69 meticais, o equivalente a 12,1%. O petróleo de iluminação subiu de 66,86 para 97,56 meticais, cerca de 45,9%, e, surpreendentemente, o gás natural veicular passou de 41,11 para 52,73 meticais, cerca de 28,3%.

O anúncio do agravamento dos preços ocorre num contexto já marcado por dificuldades de abastecimento, encerramento de postos, filas prolongadas e redução da oferta de transporte, aumentando receios de agravamento do custo de vida e de paralisação da actividade económica.

## **Combustíveis caros, economia frágil: Quem ganha, quem perde e o custo da vulnerabilidade em Moçambique**

Antes de analisar a efectividade da medida de mitigação que está a ser proposta, importa avaliar os impactos do problema que se pretende resolver e como estes são sentidos pelos diferentes actores.

Num país fortemente dependente da importação de combustíveis refinados, qualquer choque no preço internacional do petróleo transmite-se rapidamente para o mercado interno. O impacto sente-se no transporte, nos alimentos, na energia e, em última instância, no rendimento das famílias. Contudo, estes efeitos não são neutros nem distribuídos de forma equilibrada. A estrutura de formação de preços dos combustíveis envolve interesses fiscais, económicos e institucionais que produzem vencedores e perdedores bem definidos.

Na lista de actores que poderão eventualmente tirar algum benefício está, em primeiro lugar, o próprio Estado. Este é um resultado da estrutura de formação de preços que integra várias componentes fiscais e parafiscais, como o IVA, a taxa sobre combustíveis, direitos aduaneiros e contribuições associadas a mecanismos de estabilização. Quando o preço final do combustível sobe, estas componentes geram automatica-

mente maior arrecadação em termos nominais.

Para além do Estado, alguns agentes ligados à importação, distribuição e intermediação podem beneficiar de forma circunstancial, sobretudo quando conseguem manter margens operacionais estáveis dentro do enquadramento regulatório existente.

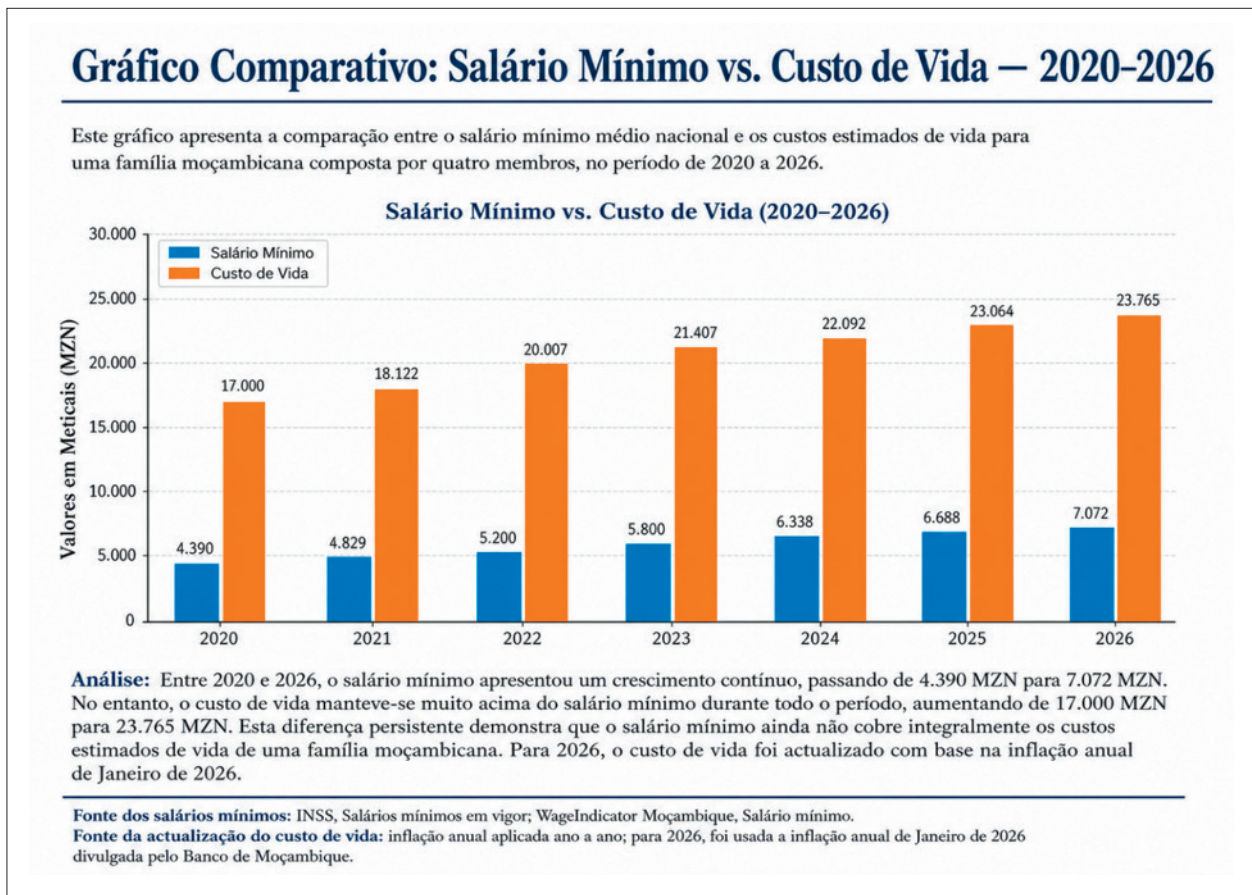
Do lado dos perdedores, os agregados familiares de baixo rendimento são os mais expostos. O transporte de passageiros e mercadorias encarece de imediato. Os preços dos alimentos sobem nos mercados. Os rendimentos, sobretudo no sector informal, não acompanham este movimento. O resultado é uma perda progressiva do poder de compra.

Ainda sobre quem perde com os ajustes, o sector produtivo também é directamente afectado. Empresas industriais, operadores logísticos, agricultores comerciais, pescadores e transportadores enfrentam um aumento dos custos operacionais. Num ambiente já marcado por custos elevados de energia, financiamento e logística, o combustível caro reduz a sua competitividade.

Os trabalhadores assalariados urbanos enfrentam também uma pressão. Em muitos casos, os ajustamentos salariais são espaçados no tempo

e não acompanham a velocidade da inflação efectiva. Esta desfasagem tem efeitos directos no rendimento real, que vai sendo progressiva-

mente reduzido mesmo quando o salário nominal se mantém estável ou sofre pequenas actualizações.



Na prática, o poder de compra contrai-se de forma silenciosa. O mesmo rendimento compra menos bens e serviços essenciais, sobretudo alimentação, transporte e energia. Esta perda não é imediata nem uniforme, mas acumula-se ao longo dos meses, afectando sobretudo as famílias com menor margem de ajustamento orçamental.

Ao mesmo tempo, verifica-se uma redis-

tribuição implícita do rendimento dentro da economia. Sectores com maior capacidade de ajustar preços ou com receitas indexadas a custos variáveis conseguem proteger melhor as suas margens. Já os trabalhadores dependentes de salários fixos absorvem integralmente o impacto da inflação, sem mecanismos equivalentes de compensação.

## Sobre a (in)efectividade da medida de compensação dos transportadores

Como ponto de partida, qualquer medida de mitigação dos impactos da subida dos combustíveis deveria concentrar-se, prioritariamente, nos actores que mais perdem com o ajustamento dos preços. Como vimos anteriormente, os principais afectados são os agregados familiares de baixo rendimento, os trabalhadores urbanos dependentes do transporte semicolectivo, os operadores de transporte e os sectores produ-

vos fortemente dependentes do gasóleo, como a agricultura, a logística, a pesca e o comércio. A eficácia de qualquer política de compensação depende, portanto, da sua capacidade de aliviar estes grupos de forma abrangente, previsível e sustentável.

Neste sentido, a medida anunciada pelo Governo apresenta o mérito de reconhecer que um aumento abrupto dos combustíveis teria impac-

to imediato sobre o transporte urbano e, consequentemente, sobre o custo de vida nas cidades. Ao subsidiar parte dos custos operacionais dos transportadores formalmente registados nos centros urbanos, o Governo procura evitar uma transferência integral do choque para os passageiros, reduzindo o risco de agravamento imediato das tarifas dos “chapas”. Num contexto de elevada fragilidade social e perda progressiva do poder de compra, este alívio temporário pode ajudar a conter tensões sociais.<sup>1</sup>

Contudo, os limites da medida começam precisamente na sua abrangência. O primeiro problema é que a compensação não cobre todos os perdedores identificados anteriormente. O mecanismo concentra-se essencialmente no transporte urbano formalmente registado, deixando de fora uma parte significativa dos operadores que funcionam na informalidade e aqueles que não estão nos centros urbanos. Isto significa que muitos operadores afectados pela subida do combustível continuarão sem qualquer compensação, apesar de suportarem exactamente os mesmos aumentos nos custos operacionais.

Se os operadores informais, que constituem a maioria, permanecerem excluídos do mecanismo, haverá inevitavelmente pressão para aumento de tarifas, encurtamento de rotas ou diminuição da oferta de transporte como assistimos no dia a seguir ao anúncio dos novos preços de combustíveis. Ou seja, mesmo que parte do sector seja compensada, os efeitos económicos da subida dos combustíveis continuarão a ser transferidos para os passageiros através dos segmentos não abrangidos pela medida. O risco é criar um sistema dual, onde alguns operadores conseguem absorver parcialmente o choque enquanto outros permanecem totalmente ex-

postos.

O segundo grande problema é que medidas semelhantes implementadas no passado já revelaram limitações significativas. Em experiências anteriores de compensação aos transportadores<sup>2</sup>, nem todos os operadores elegíveis chegaram efectivamente a receber os valores prometidos. Em vários momentos, o próprio Estado acumulou atrasados e dívidas com os operadores, fragilizando a credibilidade do mecanismo e alimentando desconfiança no sector. Isto é particularmente problemático porque o actual modelo assenta precisamente na confiança de que o Governo conseguirá efectuar pagamentos regulares num contexto de fortes restrições fiscais e crescente pressão sobre as contas públicas.

Existe ainda uma terceira limitação estrutural: a medida concentra-se apenas no transporte de passageiros, ignorando grande parte dos impactos económicos mais amplos da subida dos combustíveis. O transporte de carga, a distribuição de alimentos, a agricultura, a pesca e outras actividades produtivas continuam integralmente expostos ao aumento dos custos dos combustíveis. Isto significa que, mesmo que as tarifas dos “chapas” sejam temporariamente estabilizadas, os efeitos inflacionários continuarão a propagar-se através dos preços dos bens essenciais e dos custos logísticos da economia.

É claro que a medida é paliativa e bastante limitada face ao problema que pretende abordar. Também fica claro que a dificuldade de propor medidas mais acertadas deriva, em parte, de problemas estruturais que caracterizam o sector dos transportes no nosso país, caso da informalidade, que os sucessivos governos nunca mostraram qualquer interesse em resolver.

## Que outras alternativas?

Se o plano para fazer face a esta crise se resume a este pacote de medidas, é caso, sim, para se dizer que os moçambicanos devem preparar-se para dias mais difíceis.

Era expectável uma resposta mais arrojada,

precisamente considerando a actual tendência de deterioração do padrão de vida, com cada vez mais moçambicanos com dificuldades para conseguir o mínimo para ter uma vida condigna.

A situação impõe uma abordagem mais criati-

<sup>1</sup> Moçambique tem, de forma sistemática, registado episódios recorrentes de contestação social, exemplos com mais destaque incluem-se em 2008, 2010 e 2012. Estes momentos de tensão têm sido desencadeados por uma combinação de factores, onde se destacam o aumento do custo de vida, sobretudo dos transportes e dos alimentos, a percepção de agravamento das desigualdades e a crescente desconfiança em relação à gestão pública. Embora os protestos se tenham alastrado a outras zonas urbanas, o epicentro tem sido o Grande Maputo, que integra a cidade de Maputo e a Matola, onde se concentra uma parte relevante da população urbana e da actividade económica.

<sup>2</sup> Tempo. (2025, 10 de janeiro). AMT reconhece dívida de dois meses com transportadores. Informação Pública. <https://contentmanager.tempo.co.mz/amt-reconhece-divida-de-dois-meses-com-transportadores/>

va e corajosa. Esperávamos ouvir, por exemplo, que o governo vai avançar com uma revisão temporária da estrutura do preço de combustíveis à semelhança do que têm feito outros países africanos com realidades comparáveis<sup>3</sup>. Por que não?

É de conhecimento público que, em Moçambique, o preço final pago pelo cidadão não resulta apenas do custo internacional do petróleo, mas também de uma estrutura interna carregada de impostos, margens e outros encargos ao longo da cadeia de importação e distribuição. Aliás, estima-se que apenas cerca de 55% do valor pago em cada litro corresponde ao custo real do combustível, enquanto os restantes 45% cobrem impostos, margens de distribuição e retalho e outros custos imputados ao consumidor final.<sup>4</sup> Isto significa que há margem para intervenção interna, caso exista vontade política para aliviar temporariamente parte dessa carga.

Outra questão importante prende-se com a gestão do fundo de estabilização dos combustíveis. Qual é a melhor aplicação deste fundo no contexto actual? Se existe efectivamente um fundo criado para amortecer choques externos

negativos, então é legítimo perguntar qual tem sido o seu papel nesta crise. Num contexto em que os cidadãos enfrentam uma subida histórica dos combustíveis, seria importante que o Governo explicasse como este fundo está a ser gerido para fazer face à crise.

No campo das medidas estruturais, a massificação do gás veicular deveria deixar de ser anunciada apenas em momentos de crise. Moçambique dispõe de gás natural e tem condições para reduzir gradualmente a dependência do gasóleo no transporte público e parte da logística urbana. O problema é que esta agenda reaparece sempre que há crise, muito provavelmente porque a sua operacionalização efectiva colocaria em causa interesses instalados no lucrativo negócio de importação, distribuição e comercialização de combustíveis líquidos.

O cenário é crítico e difícil de prever quanto tempo esta crise poderá durar. Por isso, o Governo deve urgentemente abandonar respostas paliativas e avançar com um pacote de medidas mais estruturais, orientadas sobretudo para proteger os moçambicanos mais vulneráveis.



Créditos: Integrity

<sup>3</sup> No Quênia, o Governo avançou recentemente com a redução temporária do IVA sobre combustíveis como forma de aliviar os impactos da subida internacional dos preços do petróleo sobre consumidores e empresas. A medida integrou um pacote mais amplo de mitigação fiscal destinado a reduzir a pressão inflacionária e conter o agravamento do custo de vida. <https://kenyanwallstreet.com/govt-cuts-fuel-vat-to-8-april-2026>

<sup>4</sup> Mate, R., & Constantino, L. (2022). [Aumento do preço de combustíveis: Para além da falta de clareza, o impacto das medidas de mitigação adoptadas é questionável](#) (Indústria Extractiva, Edição No. 3). Centro de Integridade Pública (CIP).



**Construindo uma sociedade democrática que promove, protege e respeita os Direitos Humanos.**

**Building a democratic society that promotes, protects, respect human rights & transform people's lives.**



#### INFORMAÇÃO EDITORIAL:

**Propriedade:** CDD – Centro para Direitos Humanos  
**Director:** Prof. Adriano Nuvunga  
**Editor:** André Mulungu  
**Autor:** CDD  
**Layout:** CDD

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

 CDD\_moz  
**E-mail:** [info@cddmoz.org](mailto:info@cddmoz.org)  
**Website:** <http://www.cddmoz.org>

#### PARCEIROS DE FINANCIAMENTO

