

Comissão de Gestão da LAM gasta mais de três milhões de dólares por mês em aluguer de aviões enquanto frota própria permanece inoperacional

- Os custos incluem valores de aluguer e encargos administrativos e logísticos, bem como per diems para 63 funcionários estrangeiros, entre tripulação e técnicos que acompanham os aparelhos.
- Numa decisão de bradar aos céus, a Comissão de Gestão mandou cessar a directora de auditoria interna que produziu o relatório, bem como o vogal técnico-operacional que mandatou a sua elaboração.
- Na sequência das nossas publicações, o GCCC, na semana passada, solicitou a entrega dos passaportes de Agostinho Langa, Tomás Matola, Lucas Francisco, Dane Kondic e Agira Nhabanga. Na próxima semana daremos detalhes adicionais sobre o assunto.



DANE KONDIC



AGOSTINHO LANGA



JANFAR ABDULAI



TOMÁS MATOLA

Tal como temos vindo a escrever nas últimas edições, quatro dos cinco aviões — nomeadamente dois Embraer E-190 e dois Bombardier Q-400 — adquiridos pelas Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), sob os auspícios da Comissão de Gestão (CG), cuja missão é reestruturar e tirar do coma a chamada companhia de bandeira, continuam em terra devido a graves deficiências mecânicas, incluindo danos nos motores.

Enquanto isso, a CG, supervisionada por um Conselho de Administração (CA) composto por Tomás Matola, Presidente do Conselho de Administração (PCA) da Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB), por Agostinho Langa, PCA dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), e por Janfar Abdulai, PCA da Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE), gasta USD 3.142.808,62 por mês em aluguer de aviões a três companhias europeias, nomeadamente “Fly Air 41 Airways”, “Wind Rose” e “CemAir”, com valores inflacionados. A informação consta do terceiro vector do relatório do Gabinete de Auditoria Interna (GAI) sobre o desempenho da LAM.

Os custos distribuem-se em USD 2.808.423,08 relativos ao aluguer das aeronaves, acrescidos de encargos indirectos do modelo Wet Lease, uma vez que cada aeronave exige suporte logístico e administrativo das tripulações, pilotos e técnicos estrangeiros do fornecedor, totalizando cerca de 21 profissionais por equipamento. Isto implica despesas com hospedagem, logística e ajudas de custo diárias a 63 funcionários estrangeiros, gerando uma despesa administrativa fixa mensal não planeada de USD 334.384,62. A Direcção de Aprovisionamento e Compras (DAC) disse aos auditores que tinha recebido “ordens superiores directas do CA para avançar com quaisquer operadores europeus disponíveis, independentemente dos preços onerosos praticados”.

EXTRAPOLAÇÃO CRÓNICA DO REGIME ACMI

Para compreender o modelo actual de aluguer de aeronaves, importa recuar ao momento em que, numa operação de gestão profundamente contestada, a direcção da LAM, então liderada por João Pó Jorge, decidiu desmantelar o património próprio da companhia, incluindo a venda de aeronaves, entre as quais um Boeing 737-500 Classic (111 lugares) a uma companhia do Afeganistão por mais de dois milhões de dólares, bem como dois Embraer.

A partir daí, passou-se a um modelo de gestão que deixou cair a lógica de propriedade, consolidando o regime de aluguer de aeronaves, prática que se manteve e transitou para o mandato da CG, sendo adoptada de forma acrítica, com perdas significativas para o erário público.

Desde então, passou a vigorar o modelo Wet Lease, no qual o proprietário fornece a aeronave com todos os serviços operacionais incluídos, através do Aircraft, Crew,



Maintenance and Insurance (ACMI), significando que a LAM contrata uma companhia estrangeira e recebe o avião já com pilotos, tripulação, manutenção e seguro assegurados.

A CONSOLIDAÇÃO DO MODELO ACMI COMO PRÁTICA PERMANENTE

O regime ACMI, concebido e regulamentado na aviação comercial como instrumento de contingência e mitigação de riscos de curtíssimo prazo, destinado a cobrir eventos fortuitos de manutenção pesada ou indisponibilidade de frota (Aircraft on Ground – AOG) por períodos estritamente limitados a três meses, foi transformado na LAM num modelo operacional permanente e crónico.

A companhia estendeu de forma prolongada e acrítica contratos de Wet Lease com operadoras internacionais — nomeadamente “Fly Air 41 Airways”, “Wind Rose” e “CemAir” — gerando uma drenagem massiva de liquidez e impacto financeiro severo para o erário público, sem apresentação de qualquer plano de negócios (Business Case), estudo de viabilidade ou parecer técnico que justificasse a racionalidade económica destas decisões.

A investigação do GAI expôs uma ruptura total no cumprimento do procedimento interno PCO1 (Procedimento para o Fornecimento de Aeronaves), cuja coordenação deveria ser assegurada por uma equipa multissetorial liderada pelo Gabinete de Estudos e Projectos (GEP).

Confrontado pelo GAI sobre a dependência prolongada deste modelo oneroso em detrimento do regime Dry Lease, o Director da

DAC justificou a decisão com base na asfíxia financeira da LAM e nas fragilidades estruturais da companhia no mercado internacional.

O mesmo director, após se comprometer a partilhar documentação sobre procurement, correspondência com fornecedores e contratos de 2025 com Fly Air 41 Airways e Wind Rose, não chegou a disponibilizar os elementos solicitados.

“O descalabro processual agravou-se exponencialmente em Abril de 2026, com a renovação intempestiva dos contratos da Wind Rose Aviation Company e da Fly Air 41 Airways”, refere o relatório, sublinhando que as renovações ocorreram em condições financeiras ainda mais inflacionadas, repetindo o mesmo padrão de omissão de controlo.

Quando confrontada pelos auditores, a DAC admitiu a inexistência de estudos de viabilidade ou análise de impacto orçamental.

Justificou a decisão com base na “capitulação perante o mercado internacional” e em “ordens superiores directas do Conselho de Administração para avançar com quaisquer operadores europeus disponíveis, independentemente dos preços onerosos praticados”.

Segundo o relatório, o cenário demonstra que a LAM entrou nestas negociações sem poder de negociação, “aceitando cláusulas abusivas e leoninas, que transferem todos os riscos e custos para o seu balanço, com o único objectivo de manter a continuidade artificial da operação aérea.”

IMPACTO FINANCEIRO E OPERACIONAL
A LAM gasta mensalmente USD



JOÃO MATLOMBE



DANIEL CHAÇO

2.808.423,08 nos três contratos (CemAir, Fly Air 41 Airways e Wind Rose). Para além deste valor, existem custos adicionais indirectos decorrentes do modelo Wet Lease, uma vez que cada aeronave exige suporte logístico e administrativo de pilotos, das tripulações e técnicos estrangeiros, totalizando cerca de 21 profissionais por equipamento, ou seja, 63 funcionários estrangeiros no total.

Isto gera despesas com hospedagem, logística e ajudas de custo diárias, resultando numa despesa administrativa fixa mensal não planeada de USD 334.384,62. No total, a LAM suporta um encargo mensal de cerca de USD 3.142.808,62.

Mas o problema não termina aqui: ao abrigo dos contratos, nomeadamente da cláusula 12.6, a LAM é obrigada a custear integralmente todas as taxas e imposições aduaneiras para desalfandegamento de peças, custos de imigração e taxas de inspecção aeroportuária, sem qualquer direito a reembolso ou encontro de contas, expondo a empresa a passivos contingenciais imprevisíveis.

MODELO DE ALUGUER DE AVIÕES EMBRAER E BOMBARDIER PROVOCA VAGA DE PERDAS DE QUADROS TÉCNICOS NACIONAIS QUALIFICADOS

Há um problema estrutural profundo na LAM: a ausência de estudos que informem decisões estratégicas em vários níveis, incluindo a gestão da frota.

Este problema estende-se à dimensão estratégica da companhia. A auditoria constatou que a LAM vinha consolidando uma frota baseada em aeronaves Boeing, modelo para o qual existiam tripulações formadas, infra-estrutura de engenharia instalada e capacidade interna de manutenção.

Contrariando este histórico de especialização, a assessoria da consultora Knight Global e uma deliberação superior do CA impuseram a introdução de aeronaves Embraer, sem qualquer documento de fundamentação técnica que validasse a viabilidade da transição.

O impacto mais grave desta instabilidade operacional e da prolongada indisponibilidade de aeronaves reflecte-se na destruição do capital humano. Dezenas de pilotos moçambicanos formados pela companhia encontram-se impossibilitados de voar e de renovar qualificações, provocando uma vaga de demissões em massa, com quadros altamente qualificados a abandonarem a LAM em busca de oportunidades noutras companhias da região e da Europa.

Segundo a auditoria, a perda destes talentos estratégicos representa um prejuízo financeiro indirecto incalculável, uma vez que a empresa absorveu os custos da sua formação e agora enfrenta o esvaziamento da sua capacidade técnica interna, comprometendo qualquer plano futuro de recuperação.



LAM VIVE CANCELAMENTOS HISTÓRICOS DE VOOS

Segundo informações de antigos e actuais gestores, a LAM regista níveis elevados de cancelamento de voos devido à falta de aeronaves.

Um dos aviões alugados, um Airbus A319 da Fly Air 41 Airways, encontra-se desde 25 de Junho avariado em Nampula. A tripulação encontra-se hospedada no Hotel Polana com per diem de 100 dólares.

Fala-se em desorganização total na LAM, apesar da propaganda de bom desempenho. A companhia terá chegado a cancelar até quinze voos por mês.

Na semana passada, foram cancelados num único dia voos para Tete, Quelimane, Nacala e Joanesburgo, comprometendo a ligação aérea do país.

DIRECTORA DE AUDITORIA E VOGAL TÉCNICO-OPERACIONAL DEMITIDOS PELO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Numa decisão de bradar aos céus, o CA orientou a CG a afastar, por via da Ordem de Serviço n.º 21/2026, Gisela Ângela Gomes Mabota do cargo de directora de auditoria interna, com efeitos a partir de 30 de Junho de 2026.

No dia seguinte, também o comandante Jorge Zandamela foi afastado das funções de vogal para a área técnico-operacional por via da Ordem de Serviço n.º 23/2026, de 1 de Junho, com efeitos imediatos.

A ordem de serviço que determina o afastamento de Gisela Mabota tem o cunho de Lucas António Francisco, apontado como homem de mão do PCA da HCB, Tomás Matola. Já a ordem relativa a Zandamela, para além de Lucas Francisco, tem a assinatura de Dane Kondic.

Gisela Mabota dirige o Gabinete de Auditoria Interna que produziu o relatório, bem como o vogal técnico-operacional que mandatou a sua elaboração. Ou seja, depois de despoletado o escândalo, os auditados decidiram o futuro dos auditores.

A questão que se impõe é: que tipo de reestruturação se pretende quando aqueles que identificam os problemas que afundam a companhia são sacrificados para proteger bandidos?

GCCC PEDE PASSAPORTES DO CA, CG E OUTROS QUADROS

Na sequência das nossas publicações, o GCCC está a investigar a actuação da CG, tendo já obtido o relatório de auditoria, mesmo contra a vontade do grupo que controla a LAM.

Na semana passada, o GCCC enviou um ofício concedendo 48 horas para a entrega dos passaportes de Agostinho Langa, Tomás Matola, Dane Kondic, Lucas Francisco, Agira Nhabanga e outros quadros.

Solicitou ainda contratos de trabalho, informação sobre salários auferidos, identificação das instituições bancárias onde recebem os respectivos vencimentos, bem como indicação das residências.

Segundo informações apuradas, até 1 de Julho, os documentos ainda não tinham sido entregues ao GCCC, apesar de o prazo ter expirado.

Na próxima semana, este espaço será dedicado a este assunto, bem como aos últimos detalhes do relatório de auditoria.




MISSÃO

*Inspirar e impulsionar ações para proteger os direitos humanos,
fortalecer a democracia e promover a justiça.*

INFORMAÇÃO EDITORIAL:

Propriedade: CDD – CENTRO PARA DEMOCRACIA E DIREITOS HUMANOS
Director: Prof. Adriano Nuvunga
Editor: André Mulungo
Autor: CDD
Layout: CDD

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

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

PARCEIROS DE FINANCIAMENTO