

Porque continua o GCCC em silêncio perante indícios de gestão criminosa na LAM, incluindo a compra de aviões no “mercado negro”?

- Já passaram várias semanas desde que vieram a público as conclusões da auditoria¹ interna à gestão das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM). O relatório apresenta uma série de irregularidades na gestão da companhia que causaram prejuízos avultados ao Estado, nomeadamente a aquisição de aeronaves obsoletas² no “mercado negro”, a falta de transparência nos contratos de aluguer³ de aviões em regime Aircraft, Crew, Maintenance, and Insurance (ACMI), o mais oneroso na indústria da aviação, a governação improvisada da empresa e um sistema de controlo interno praticamente inexistente.



¹ <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/06/Auditoria-revela-falhas-graves-contratos-irregulares-e-suspeitas-de-interferencia-politica-na-compra-de-aeronaves-pela-comissao-de-gestao-supervisionada-pelos-PCAs-da-HCB-CFM-e-EMOSE.pdf>

² <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/06/Comissao-de-Gestao-da-LAM-comprou-tres-avioes-obsoletos-numa-operacao-altamente-suspeita-e-agora-precisa-de-perto-de-doze-milhoes-de-dolares-para-coloca-los-no-ar.pdf>

³ <https://cddmoz.org/comissao-de-gestao-da-lam-gasta-mais-de-tres-milhoes-de-dolares-por-mes-em-aluguer-de-avioes-enquanto-frota-propria-permanece-inoperacional/>

Perante conclusões desta gravidade, o país esperava uma resposta rápida das autoridades responsáveis pela investigação criminal. O Gabinete Central de Combate à Corrupção (GCCC) até deu os primeiros sinais de actuação. De fontes internas da LAM, ficámos a saber que equipas do GCCC deslocaram-se às instalações da LAM,

recolheram o relatório de auditoria e solicitaram um conjunto de documentos⁴ aos gestores da companhia, incluindo a membros do Conselho de Administração (CA), considerados essenciais para o aprofundamento das investigações. Mas, depois disso, instalou-se um silêncio barulhento, difícil de compreender.

Não se sabe se foram instaurados processos, se existem arguidos, se foram adoptadas medidas para proteger o património público. Num Estado de Direito, este silêncio não ajuda a justiça. Pelo contrário, alimenta dúvidas e enfraquece a confiança dos cidadãos nas instituições responsáveis pelo combate à corrupção.

Os factos continuam a acumular-se

Enquanto o GCCC permanece em silêncio, continuam a surgir novos elementos que tornam ainda mais urgente o esclarecimento deste caso. Um comunicado da LAM, datado de 24 de Julho, indica que os dois aviões Embraer E-190 obsoletos, adquiridos em Dezembro de 2025 e apresentados com pompa e circunstância, por 25 milhões de dólares, no “mercado negro”, e posteriormente submetidos a trabalhos de recondicionamento, já se encontram em Maputo, supostamente tecnicamente aptos para operar e com tripulações preparadas. Apesar disso, a empresa anunciou que as aeronaves apenas deverão entrar em operação dentro de aproximadamente três semanas. Esta informação revela grandes contradições e levanta novas perguntas.

É que a auditoria interna mostrou que a LAM gastou USD 87.207,99 na formação de pilotos para operar esta frota. Contudo, devido ao longo período (mais de seis meses) durante o qual os aviões permaneceram imobilizados desde Dezembro de 2025 na África do Sul, essas qualificações poderão ter caducado, obrigando à realização de novos processos de reciclagem e requalificação, com custos adicionais para uma empresa que já enfrenta graves dificuldades financeiras.

Se assim aconteceu, importa perguntar: quem assume a responsabilidade por esse



prejuízo? O próprio comunicado da LAM levanta outra questão. A empresa afirma que os aviões permaneceram mais de seis meses na África do Sul para trabalhos de pintura.

Contudo, essa explicação entra em clara contradição com a auditoria interna, segundo a qual as aeronaves apresentavam diversas avarias, incluindo problemas nos motores, tendo sido necessária uma nova engenharia financeira para viabilizar a sua recuperação.

Até hoje, os custos efectivos dessa recuperação continuam desconhecidos do público.

Acresce que, segundo os padrões internacionais da indústria aeronáutica, uma pintura integral de uma aeronave demora, em média, cerca de duas semanas, e não mais de seis meses. Em vez de esclarecer as dúvidas levantadas pela auditoria, estes novos elementos tornam ainda mais evidente a necessidade de uma investigação aprofundada.

Em vez de responsabilização, afastaram-se os auditores

Há outro aspecto que merece reflexão, enquanto o GCCC escolhe o silêncio. Depois da divulgação da auditoria, não foram os gestores visados que deixaram os seus cargos. Foram dois dos principais responsáveis pelo processo de fiscalização interna.

Por via da Ordem de Serviço n.º 21/2026, Gisela Angela Gomes Mabota foi exonerada das funções de Directora de Auditoria Interna, com efeitos a partir de 30 de Junho de 2026. No dia seguinte, através da Ordem de Serviço n.º 23/2026, foi igualmente afastado o comandante Jorge Zandamela das funções de Vogal para a Área Técnico-Operacional, precisamente o ad-

ministrador que determinou a realização da auditoria.

É verdade que cada decisão administrativa pode ter as suas justificações. Mas é impossível ignorar a mensagem que esta sequência de acontecimentos transmite. Quando aqueles que promovem mecanismos de fiscalização são afastados antes de os problemas identificados serem esclarecidos, cria-se a percepção de que denunciar irregularidades pode ter consequências mais rápidas do que praticá-las. Nenhuma instituição comprometida com a integridade pode sentir-se confortável perante essa percepção.

⁴ <https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/07/Comissao-de-Gestao-da-LAM-gasta-mais-de-tres-milhoes-de-dolar-es-por-mes-em-aluguer-de-avioes-enquanto-frota-propria-permanece-inoperacional.pdf>

A desobediência que também precisa de ser investigada

O Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) sabe que, depois de analisar a auditoria, o GCCC solicitou os passaportes dos membros do CA Tomás Matola, que é Presidente do Conselho de Administração (PCA) da Hidroelétrica de Cahora Bassa, e de Agostinho Langa, PCA dos Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), do Vogal para a Administração e Finanças, Lucas Francisco, e do CEO, Dane Kondic. Os CFM e a HCB fazem parte do trio, ao lado da Empresa Moçambicana de Seguros (Emose), das três empresas a que o Governo decidiu que deviam liderar o processo de reestruturação da LAM, o que naturalmente significa injeção de capital. O processo de reestruturação está a mostrar-se uma fraude e, por isso, já há preocupações na sociedade de a missão não ser apenas bem-sucedida, mas acabar também por arrastar as três empresas para a lama. O GCCC pediu igualmente contratos de trabalho, contas bancárias e outros documentos considerados relevantes para a investigação.

Segundo a informação em nosso poder, essa documentação não terá sido entregue pela Comissão de Gestão. Se tal se confirmar, estaremos perante uma situação extremamente grave. Nenhuma empresa pública pode escolher quais as diligências que cumpre e quais decide ignorar.

O GCCC dispõe de mecanismos legais para exigir o cumprimento das suas solicitações e para prosseguir a investigação sempre que existam indícios da prática de crimes relacionados com a gestão de recursos públicos. Por isso, a pergunta que hoje se impõe é simples: que medidas foram adoptadas perante esse alegado incumprimento? O país tem o direito de saber.



LAM continua a afundar-se

Enquanto tudo isto permanece sem respostas, a realidade da companhia continua a deteriorar-se. A LAM regista níveis históricos de atrasos e cancelamentos de voos. A sua taxa de pontualidade ronda actualmente os 53%, muito abaixo dos cerca de 85% considerados aceitáveis na aviação comercial.

Os passageiros são os primeiros a sofrer as consequências. Empresas e instituições públicas continuam a ser afectadas por uma operação cada vez menos previsível. Ao mesmo tempo, persistem relatos de dificuldades no pagamento de fornecedores estratégicos, como a Mozambique Airport Handling Services (MAHS) e a Sociedade Moçambicana de Serviços de Catering S.A. (SMS Catering), enquanto a companhia permanece fortemente dependente do aluguer de aeronaves em regime ACMI, um dos modelos operacionais mais caros da indústria.

Perante este cenário, cada dia sem esclarecimentos representa mais um dia de incer-



teza para a empresa e para os contribuintes que continuam, directa ou indirectamente, a suportar os custos da sua sobrevivência. Enquanto isso, a companhia investe forte-

mente numa campanha de propaganda de branqueamento da imagem junto da opinião pública, uma empreitada que está a custar milhões à já falida companhia.

Agora é a vez do GCCC

A auditoria já cumpriu o seu papel. Fez aquilo que lhe compete: identificou riscos, reuniu indícios, revelou falhas graves e colocou sobre a mesa questões que exigem investigação. Agora é ao GCCC que compete demonstrar que ninguém está acima da lei. Se as diligências confirmaram os indícios constantes da auditoria, o país tem o direito de saber que medidas foram tomadas e quem será responsabilizado. O que não pode acontecer é que um caso desta dimensão desapareça no silêncio.

Porque o silêncio, quando se trata da gestão de recursos públicos, nunca é neutro. Cada dia sem respostas reforça a percepção de impunidade e alimenta a ideia de que existem dois pesos e duas medidas na aplicação da justiça: uma rápida quando estão em causa cidadãos comuns e outra silenciosa quando os visados ocupam cargos de gestão em empresas públicas. A crise da LAM deixou há muito de ser apenas um problema de gestão empresarial. Tornou-se um teste à credibilidade das instituições de justiça.



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 Mulungu
Autor: CDD
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

PARCEIROS DE FINANCIAMENTO