

PELO GABINETE CENTRAL DE COMBATE À CORRUPÇÃO

Arquivamento do processo sobre decisões da Comissão de Gestão, incluindo a compra e o aluguer de aviões sem transparência, pode ter sido precipitado

● O processo é de 2025. O relatório de auditoria foi encomendado em 9 de Fevereiro de 2026, ficou concluído no final de Maio e foi partilhado com os gestores em 12 de Junho. O GCCC teve acesso ao documento na segunda quinzena de Junho. Até 10 de Agosto, tinha decidido pelo arquivamento do processo, alegadamente por ausência de indícios criminais.

● A informação sobre o arquivamento tornou-se pública na sequência de um pedido do Ministério dos Transportes ao GCCC. A resposta do Gabinete acabou por chegar aos jornais e, dias depois, foi partilhada com os jornalistas, num processo de comunicação particularmente rápido, que levanta dúvidas sobre a transparência em torno da decisão.



O Gabinete Central de Combate à Corrupção (GCCC) arquivou o Processo n.º 120/11/P/GCCC/2025, instaurado para investigar um festival de irregularidades relacionadas com decisões da Comissão de Gestão das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM), incluindo a aquisição de aeronaves obsoletas¹ e o aluguer² de outras, num processo sem transparência, alegadamente por ausência de indícios criminais. Do arquivamento resulta uma questão fundamental: o que efectivamente foi investigado pelo GCCC perante os elementos identificados pela au-

ditoria interna da LAM?

A auditoria³ identificou decisões de investimento de milhões de dólares para a compra de aviões e aluguer sem aprovações formais, contratação por ajuste directo, falhas nas inspecções técnicas, pressões políticas, contradições nos depoimentos e elevados custos posteriores, por exemplo, para a reparação de aviões supostamente comprados em condições de voar.

O CDD não afirma que estes elementos provem, por si só, a existência de crimes. O que estamos a perguntar é se estes factos foram investigados. Quem tomou as decisões?

Como foram avaliadas as responsabilidades? E por que razão os elementos identificados pela auditoria não foram considerados suficientes para aprofundar a investigação?

Comprar aviões com problemas nos motores, deixá-los seis meses na reparação com dinheiro público, sem terem feito um único voo, não pode ser considerado uma falha simples. O que é feito de quem comprou esses aviões e de quem permitiu que os mesmos fossem para reparação, com custos para o erário público, incluindo os de estacionamento? Isto não é uma falha, senhores procuradores.

Do processo ao arquivamento: uma sequência rápida que exige explicações

O Processo em causa foi instaurado em 2025. Em 9 de Fevereiro de 2026, foi encomendada a auditoria interna extraordinária à LAM, concluída no final de Maio e partilhada com os gestores em 12 de Junho. O GCCC teve acesso ao relatório na segunda quinzena de Junho.

O relatório identificava decisões envolvendo milhões de dólares, ausência de aprovações formais, contratação por ajuste directo, desvios procedimentais nas inspecções técnicas, pressões políticas, incluindo a disponibilidade de aviões antes da apresentação do Informe Anual do Presidente da República à Assembleia da República, e outras questões que poderiam justificar o aprofundamento

das averiguações.

Ainda assim, até 10 de Agosto, o processo já tinha sido arquivado. Estamos diante de uma celeridade incomum, que parece procurar esconder algo.

O que torna todo este processo estranho é a forma como o arquivamento foi tornado público. O Ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe, fez um pedido ao GCCC sobre o estágio do processo, com uma finalidade não clara, cuja resposta do GCCC foi imediatamente parar aos jornais e, dias depois, o Gabinete realizou uma conferência de imprensa para comunicar a decisão.

Esta sequência de factos levanta dúvidas sobre o trabalho feito pelo GCCC. Por isso, é

justo saber se houve tempo e diligências suficientes para esclarecer todos os elementos levantados pela auditoria antes do encerramento do processo.

O que foi investigado entre a recepção do relatório pelo GCCC e o arquivamento? Que diligências foram realizadas? E por que razão uma investigação iniciada em 2025, envolvendo operações de milhões de dólares e uma auditoria com conclusões graves, terminou tão rapidamente?

É neste contexto que o CDD questiona se o arquivamento foi precedido de uma investigação suficientemente aprofundada ou se questões relevantes ficaram por esclarecer.

O GCCC não viu a compra de USD 25 milhões sem aprovações formais?

A auditoria⁴ interna concluiu que o compromisso financeiro de USD 25 milhões para a aquisição de dois Embraer E190 foi assumido sem deliberações formais do Conselho de Administração da LAM e sem aprovações documentadas das entidades de tutela. Também não foram encontrados estudos estruturados de viabilidade técnica, económica e financeira que justificassem o investimento.

Vários especialistas da aviação, com destaque para Alves Gomes, têm estado a questionar o investimento, incluindo o valor aplicado tendo em conta o estado dos aparelhos.

Esta forma de proceder levanta uma questão importante: se estes elementos chegaram ao conhecimento do GCCC, por que razão não foram suficientes, pelo menos, para aprofundar a investigação so-

bre quem tomou a decisão, com que competência e com base em que fundamentos?

Não se trata de afirmar que a ausência de uma aprovação formal constitui automaticamente crime. Trata-se de saber se uma decisão de investimento de USD 25 milhões numa empresa participada pelo Estado, sem as aprovações e estudos que a própria auditoria considerou necessários, foi devidamente investigada.

¹ <https://cddmoz.org/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/>

² <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/>

³ <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>

⁴ <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>



O GCCC não viu a contratação sem concurso?

A auditoria concluiu que a selecção da empresa fornecedora dos Embraer ocorreu por ajuste directo, sem concurso público, sem caderno de encargos e sem consulta alargada ao mercado internacional.

Segundo os auditores, essa opção eliminou a concorrência, impediu a comparação de propostas e reduziu a capacidade negocial da LAM.

O GCCC precisava de saber quem decidiu pelo ajuste directo, qual foi a fundamentação utilizada, quem autorizou o procedimento e se houve benefício ou prejuízo para a empresa. Se estes aspectos foram investigados e posteriormente afastados, a sociedade deve poder conhecer as razões.

O GCCC não viu a alegada pressão política?

A auditoria registou declarações segundo as quais a inversão de etapas e as falhas de governação teriam sido motivadas por uma pressão⁵ do Governo.

O relatório refere que essa pressão estaria relacionada inicialmente com a orientação para que as aeronaves fossem adquiridas nos primeiros 100 dias de governação do Presidente Chapo e, posteriormente, com a necessidade de garantir a chegada dos aviões antes da apresentação do Informe Anual do Chefe de Estado sobre o Estado da Nação.

Coincidência ou não, o facto mesmo é que os aviões chegaram dois dias antes do Informe.

Isto não significa que tenha existido crime. Mas uma alegação desta natureza, registada numa auditoria interna, deveria, no mínimo, chocar os investigadores do GCCC e levá-los a perguntar: quem deu as ordens? A quem? Em que termos? E essas orientações influenciaram decisões que envolveram milhões de dólares de recursos públicos?

Se o GCCC investigou estas alegações e concluiu que não tinham relevância criminal, é importante conhecer os fundamentos. Se não as investigou, é legítimo perguntar por que razão.

⁵ <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>



O GCCC não viu que os aviões foram comprados com graves problemas técnicos?

Os Embraer foram adquiridos sem uma avaliação técnica suficientemente abrangente.

A auditoria concluiu que a inspecção pré-compra utilizada para determinar o valor das aeronaves foi parcial e que não houve inspecção física dos motores, como previsto nos procedimentos internos.

Posteriormente, foram identificados danos estruturais e problemas graves nos motores. Os próprios auditores concluíram que uma auditoria completa do histórico técnico das aeronaves poderia ter inviabilizado a compra.

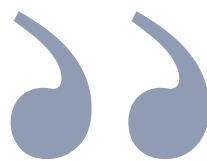
Ao que tudo indica, isso não preocupou o GCCC. Saber que uma operação que acabou por gerar custos adicionais tão elevados aos cofres públicos não mereceu um escrutínio mais aprofundado deixa qualquer indivíduo indignado.

O GCCC NÃO VIU OS TRÊS BOMBARDIER?

As questões identificadas pela auditoria não ficaram pelos Embraer. Na aquisição dos três Bombardier⁷ Q400, a auditoria encontrou igualmente ausência de inspecções pré-compra independentes, falta de actas ou deliberações formais e problemas de documentação e rastreabilidade técnica.



Ao que tudo indica, isso não preocupou o GCCC. Saber que uma operação que acabou por gerar custos adicionais tão elevados aos cofres públicos não mereceu um escrutínio mais aprofundado deixa qualquer indivíduo indignado.



A recuperação das aeronaves foi estimada em USD 11,6 milhões. Ou seja, a LAM não estava simplesmente a adquirir activos capazes

de reforçar a sua frota. Estava a assumir aeronaves com problemas que exigiriam novos investimentos de grande dimensão para poderem voltar a voar.

O GCCC NÃO VIU OS CUSTOS QUE CONTINUARAM DEPOIS DA COMPRA?

A decisão de arquivamento do processo torna-se ainda mais difícil de compreender quando se olha para as consequências das decisões tomadas pela Comissão de Gestão da LAM.

É que, enquanto parte significativa da frota própria permanecia inoperacional, a LAM continuava e continua a gastar mais de USD 3,1 milhões por mês em alugueres⁷ de aeronaves e encargos associados ao modelo ACMI/Wet Lease.

A auditoria questionou a inexistência de estudos de viabilidade e de impacto orçamental que justificassem a manutenção prolongada desse modelo.

Também foi registada a informação de que a Direcção de Aprovisionamento e Compras teria recebido ordens superiores para avançar com operadores europeus disponíveis, independentemente dos preços praticados.

O GCCC considerou irrelevantes estas decisões e os seus impactos financeiros.

⁶ <https://cddmoz.org/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/>

⁷ <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/>

Conclusão

A rapidez com que ocorreu o arquivamento do processo gera muita estranheza e levanta muitas questões.

O processo estava instaurado desde 2025. A auditoria foi encomendada em Fevereiro de 2026, concluída no final de Maio e chegou ao GCCC na segunda quinzena de Junho. Poucas semanas depois, até 10 de Agosto, o processo já estava arquivado.

Uma das questões fundamentais é saber se houve tempo suficiente para in-

vestigar, de forma aprofundada, todos os elementos levantados pela auditoria.

A rapidez com que o arquivamento foi posteriormente levado aos jornais e comunicado pelo GCCC numa conferência de imprensa torna a sequência ainda mais questionável.

O CDD não afirma que a auditoria prove a existência de crimes. Questiona se as suas conclusões foram devidamente investigadas antes de o processo ser encerrado.

Se foram investigadas e não revelaram matéria criminal, o despacho deve explicar porquê. Se não foram, é preciso explicar porquê.

Por isso, o CDD formulou, na sexta-feira, 21 de Agosto, um pedido de acesso ao despacho de arquivamento, com o objectivo de entender os fundamentos que ditaram o arquivamento do processo e, a partir daí, tomar os próximos passos em defesa do interesse público.



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

