CDD
Centro para Democracia e Direitos Humanos
WWW.CDDMOZ.ORG

POLÍTICA MOÇAMBICANA

Domingo, 08 de Novembro de 2026 I Ano VI, n.º 772 I **Director:** Prof. Adriano Nuvunga I **www.cddmoz.org**

Como está a agenda de reestruturação da LAM, Sr. Presidente da República?

- Quando assumiu a Presidência da República, Daniel Chapo colocou a reestruturação[1] das Linhas Aéreas de Moçambique (LAM) entre as bandeiras da sua governação, defendendo que a companhia precisava de uma reorganização profunda, incluindo a substituição de pessoas que, na sua avaliação, impediam o processo de recuperação da empresa, naquilo que chamou de "raposas a cuidar de galinhas" e "gatos a cuidar de ratos". Criou uma Comissão de Gestão (CG), liderada por um CEO exótico, que passa mais tempo fora do país, e mobilizou três empresas para injectarem capital na companhia, nomeadamente a Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB), os Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e a Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE), cujos gestores formam o Conselho de Administração (CA). A reestruturação tem sido um desastre. A CG aplicou dinheiro na aquisição de cinco aeronaves, mas apenas uma está a funcionar, e de forma condicionada. A única mudança visível até agora foi a alteração do nome da LAM para Air Mozambique.



[1] https://aimnews.org/2025/04/29/governo-vai-reestruturar-a-lam/

De algum tempo a esta parte, a reestruturação da LAM começa a escassear nos discursos do Presidente da República (PR). Duas hipóteses são levantadas para explicar este silêncio. Há quem diga que o Governo está a trabalhar em silêncio, mas também há quem considere que o PR pode estar a abandonar o projecto. Independentemente do cenário, o Chefe do Estado deve esclarecer publicamente o que está a acontecer. Se o projecto tiver falhado, o Centro para Democracia e Direitos Humanos (CDD) defende que, mais do que assumir esse fracasso, deve libertar as instituições para investigarem o que falhou na reestruturação, de modo a que sejam apuradas as responsabilidades e recuperado o dinheiro público, enquanto se prepara um plano sério para a revitalização da companhia.

A reestruturação exige resultados

A reestruturação da LAM foi apresentada como uma intervenção que deveria resolver problemas[2] estruturais acumulados durante anos. O Governo anunciou uma nova abordagem, que passava pela reorganização da empresa, renovação da frota e mobilização de recursos através de empresas do Sector Empresarial do Estado.

No âmbito dessa estratégia, foram envolvidas a HCB, o CFM e a EMOSE, que passaram a integrar o esforço financeiro de recuperação[3] da chamada companhia de bandeira.

O envolvimento destas empresas significou a mobilização de recursos públicos de grande dimensão. A HCB disponibilizou USD 36 milhões, a EMOSE USD 22 milhões e os CFM USD 22 milhões.

O problema é que, à medida que o processo avançou, começaram a surgir denúncias sobre a forma como estava a ser conduzido, incluindo questionamentos sobre a aquisição de aeronaves, os critérios de contratação, a gestão financeira e a capacidade efectiva da CG para executar a transformação anunciada.

A auditoria interna: os resultados que exigiam uma intervenção política

O primeiro sinal de alarme soou com o conteúdo do Relatório[4] Extraordinário de Auditoria Interna da LAM, que o CDD divulgou em Junho de 2026. O documento identificou falhas graves de governação, deficiências nos mecanismos de controlo interno e violações das regras de contratação pública no processo de aquisição de aeronaves.

A auditoria analisou a aquisição de duas aeronaves Embraer E190, a transição contratual de três Bombardier Q400 e contratos de aluguer de aeronaves em regime Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance (ACMI). Entre as constatações, destacou-se a ausência ou insuficiência de estudos estruturados de viabilidade económica, financeira e operacional, bem como fragilidades nos procedimentos de aquisição e na documentação de determinadas decisões.

Mais grave ainda, dos cinco aviões adquiridos, apenas um Q400 permanecia operacional, e mesmo assim de forma condicionada, enquanto os dois Embraer E190 estavam imobilizados na África do Sul devido a problemas técnicos.



Entretanto, o tempo passou e as duas aeronaves Embraer E190, que tinham ido para recondicionamento na África do Sul, regressaram a Maputo, mas apenas uma está a voar[5], e de forma condicionada. A outra permanece no hangar devido a problemas mecânicos. O único Bombardier Q400 que voava também foi para o hangar. Ou seja, das cinco aeronaves adquiridas, apenas uma funciona. A LAM continua com os mesmos problemas: atrasos, cancelamentos e adiamentos de voos. Continua endividada até ao pescoço e sem capacidade para honrar os compromissos junto dos prestadores de serviços.

Isto coloca em causa a racionalidade económica de decisões que envolveram milhões de dólares de recursos da companhia e de empresas participadas pelo Estado. Também levanta dúvidas sobre a qualidade da supervisão exercida pelos órgãos responsáveis pela condução da reestruturação, por intermédio dos seus dirigentes: Tomás Matola, pela HCB; Agostinho Langa, pelo CFM; e Janfar Abdulai, pela EMOSE. Há também uma responsabilidade do ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe.

---

[2] https://aimnews.org/2025/04/29/governo-vai-reestruturar-a-lam/
[3] https://www.rtp.pt/noticias/economia/tres-empresas-publicas-vao-injetar-130-milhoes-de-dolares-na-mocambicana-lam_n1697954
[4] https://cddmoz.org/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/
[5] https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/10/LAM-continua-a-depender-excessivamente-de-avioes-alugados-para-as-suas-operacoes.-A-situacao-esta-a-asfixiar-ainda-mais-as-contas-da-companhia.pdf?fbclid=IwY2xjawVc3qdleHRuA2FlbQIxMABwZG9mBWJyaWQRMXVsd01paXVUWnVEYlRiU1FzcnRjBmFwcF9pZBAyMjIwMzkxNzg4MjAwODkyAAEf0lcxcfprh0N7k7Rr-oLeERQkKokod2k_YsmjNCqG_AwmLayGMYVuoKKvMbI_aem_d6sYJVYqo2Zkg9lb7oWuUw

O silêncio do PR nos principais eventos dos sectores dos transportes e do turismo



No início do processo, o PR falava sempre da reestruturação. Foi ele que anunciou, em sede do Parlamento, a chegada dos dois Embraer. Mas, nos últimos tempos, tem demonstrado uma postura de distanciamento em relação à agenda de reestruturação da LAM. Há pelo menos dois eventos relevantes que, pela sua natureza, estão relacionados com a LAM e com a sua reestruturação, mas nos quais Daniel Chapo preferiu não falar da companhia.

A 4 de Novembro, Daniel Chapo dirigiu, em Maputo, a abertura do primeiro Fórum de Investimento em Transporte e Logística de Moçambique (TRANS-LOG MOZ 2026).

Na ocasião, o Chefe do Estado falou da necessidade de transformar os corredores de transporte em plataformas de produção, industrialização, criação de emprego e geração de riqueza. Defendeu igualmente a integração regional e a mobilização de investimentos para modernizar o sistema de transportes.

No dia seguinte, 5 de Novembro, em Vilankulo, na abertura da segunda edição do Mozambique Tourism Summit, o Presidente voltou a destacar o papel dos transportes, da logística e dos serviços na dinamização do turismo, defendendo a mobilização de investimentos e a integração dos sectores produtivos.

Entretanto, nas intervenções e informações oficiais divulgadas sobre estes dois eventos, não houve referência directa à LAM, nem uma actualização pública sobre o andamento da sua reestruturação, os resultados alcançados ou as medidas previstas para ultrapassar a crise da transportadora, o que levanta dúvidas sobre a prioridade política que o Chefe do Estado continua a atribuir à recuperação da companhia.

Como pode o Governo discutir o futuro dos transportes e da logística de Moçambique, apresentar o país como uma plataforma regional de circulação de pessoas e mercadorias e, ao mesmo tempo, não prestar contas sobre o futuro da companhia aérea nacional?

A LAM não é um assunto secundário na política de transportes. É uma empresa estratégica para a conectividade territorial, para o turismo, para a actividade empresarial e para a integração económica do país. A sua situação deveria, por isso, merecer atenção permanente do Governo e, particularmente, do Presidente da República, que assumiu publicamente a responsabilidade política de promover a sua reestruturação.

Senhor Presidente, abandonou a reestruturação da LAM ou continua?



Se o Chefe do Estado percebeu que a equipa encarregada da reestruturação não está a cumprir a missão que lhe foi confiada, deve ter a coragem política de o reconhecer publicamente. Não é aceitável que o país continue a assistir à mobilização de recursos públicos, à tomada de decisões de elevado impacto financeiro e à deterioração da capacidade operacional da companhia sem uma avaliação política clara dos resultados.

Se, pelo contrário, Daniel Chapo continua a confiar na CG e nos órgãos que supervisionam o processo, deve explicar em que resultados concretos assenta essa confiança. Deve também esclarecer quais são as metas, os prazos e os indicadores que permitem avaliar o desempenho dos responsáveis pela reestruturação.

O que não pode acontecer é a reestruturação transformar-se numa agenda sem rosto, sem metas públicas e sem responsáveis políticos claramente identificados. Uma promessa presidencial não pode desaparecer silenciosamente, sobretudo quando a sua execução envolve dinheiro público e uma empresa estratégica para o país.

Libertar as instituições para investigar

Diante dos indícios de perdas financeiras e de decisões tomadas à margem dos procedimentos legais, o Presidente da República deve assegurar que as instituições competentes possam investigar livremente.

O Ministério dos Transportes e Logística, liderado por João Matlombe, e os responsáveis das empresas públicas accionistas que exerceram funções de supervisão, incluindo Tomás Matola, da HCB, Janfar Abdulai, da EMOSE, e Agostinho Langa, do CFM, não podem ficar à margem do escrutínio. Importa apurar igualmente a actuação dos membros da CG, Dani Condc (COO, que gere a companhia via Zoom) e Lucas Francisco, homem de confiança de Tomás Matola e responsável pelas mudanças nos recursos humanos, incluindo as novas contratações e a colocação de pessoas externas à companhia em lugares estratégicos da sua estrutura de gestão.

Não se está a afirmar que estas pessoas cometeram crimes. Está-se a exigir que as decisões tomadas, os procedimentos adoptados e a utilização dos recursos mobilizados sejam objecto de escrutínio independente e transparente.

O arquivamento[6], pelo Gabinete Central de Combate à Corrupção, do processo relativo à aquisição de aeronaves, por insuficiência de elementos para sustentar a imputação criminal, não significa que todas as irregularidades administrativas, financeiras e contratuais tenham sido esclarecidas. A própria auditoria interna identificou matérias que exigem avaliação pelas instituições com competência para fiscalizar a legalidade e a regularidade financeira das operações.

O Tribunal Administrativo, que tem sobre a mesa, desde Junho, uma denúncia7 do CDD, e as outras instituições competentes devem poder exercer as suas atribuições sem interferências ou protecção política de quem quer que seja.

É igualmente necessário esclarecer o afastamento da directora do Gabinete de Auditoria Interna, sobretudo quando a decisão de afastamento surge depois da produção de um relatório que questiona a gestão da CG.

A LAM PRECISA DE UM PLANO SÉRIO, NÃO DE MAIS EXPERIÊNCIAS DE GESTÃO

A recuperação da LAM não se fará com sucessivas comissões de gestão, mudanças de dirigentes ou anúncios de aquisição de aeronaves. Exige um plano de reestruturação tecnicamente fundamentado, financeiramente sustentável e executado por pessoas com experiência comprovada na indústria da aviação.

O país precisa de saber qual é o modelo de negócio que se pretende implementar, que rotas são economicamente viáveis, qual deve ser a dimensão da frota, que tipo de aeronaves responde às necessidades operacionais da companhia e como será reduzida a dependência de contratos de aluguer que pressionam os seus fluxos financeiros.

É igualmente necessário rever a política de recursos humanos. A dispensa de 130 trabalhadores anunciada pela LAM em 2025, num contexto em que o sindicato questionou recrutamentos externos para funções financeiras sem concurso, exige explicações sobre os critérios de reorganização e a racionalidade das decisões tomadas. Uma reestruturação não pode ser confundida com a substituição de trabalhadores por novos quadros sem demonstração transparente das qualificações, necessidades e vantagens dessa opção.

O dinheiro público não pode continuar a financiar o fracasso

A reestruturação da LAM foi apresentada aos moçambicanos como uma resposta à crise da companhia de bandeira. Foram mobilizados recursos públicos, alterados órgãos de gestão, afastados dirigentes e tomadas decisões de elevado impacto financeiro. Contudo, os resultados conhecidos da aquisição de aeronaves, as conclusões da auditoria interna e as denúncias sobre a condução do processo não mostram sinais de que os objectivos estejam a ser alcançados. A única mudança visível na LAM é a alteração do nome para Air Mozambique.

Não se pode aceitar que milhões de dólares sejam aplicados em operações cuja racionalidade económica continua por demonstrar, enquanto a companhia permanece dependente de aeronaves alugadas e enfrenta dificuldades para assegurar a sua capacidade operacional.

Por isso, o PR deve esclarecer publicamente se a reestruturação da LAM continua a ser uma prioridade do seu Governo. Se concluiu que a actual equipa falhou, deve assumir essa realidade, promover a sua substituição e libertar as instituições para investigar eventuais irregularidades e responsabilidades. Se continua a confiar nos responsáveis, deve apresentar os resultados que sustentam essa confiança. O que não é aceitável é manter o país numa situação de incerteza, enquanto os recursos públicos continuam expostos a decisões sem resultados proporcionais.



[6] https://cddmoz.org/cdd-pede-ao-gccc-despacho-de-arquivamento-do-processo-sobre-aquisicao-de-aeronaves-obsoletas-pela-comissao-de-gestao-da-lam/

[7] https://cddmoz.org/wp-content/uploads/2026/10/Quatro-meses-depois-por-que-mantem-o-Tribunal-Administrativo-o-silencio-sobre-a-compra-de-avioes-obsoletos-pela-Comissao-de-Gestao-da-LAM_.pdf?fbclid=IwY2xjawVc34hleHRuA2FlbQIxMABwZG9mBWJyaWQRMXVsd01paXVUWnVEYlRiU1FzcnRjBmFwcF9pZBAyMjIwMzkxNzg4MjAwODkyAAEfM0kpr4MSTFAnGK08PMlvfwKIgw482AE4EmI4P4zoYNUix2cRYc9k4swvVDQ_aem_JotYkRaFjXjaDTnMsXUfcQ



MISSÃO

Inspirar e impulsionar acções 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

Ministry for Foreign Affairs of Finland
FORD FOUNDATION
OPEN SOCIETY FOUNDATION