WWW.CDDMOZ.ORG

POLÍTICA MOÇAMBICANA

Domingo, 15 de Novembro de 2026 I Ano VI, n.º 773 I **Director:** Prof. Adriano Nuvunga I **www.cddmoz.org**

TIC-TAC-TIC

João Matlombe e Dane Kondic sob pressão para cumprir promessa de garantir doze aviões à LAM até Dezembro

●O ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe, e o CEO (Chief Executive Officer) da companhia, Dane Kondic, assumiram publicamente, em Agosto passado, o compromisso de colocar 12 aeronaves em operação até Dezembro nas Linhas Aéreas de Moçambique (LAM). Faltam poucas semanas para o fim de 2026. Para além do cumprimento da promessa, está por esclarecer como o Governo e a Comissão de Gestão da LAM pretendem materializar esse compromisso, com uma questão fundamental: trata-se de 12 aeronaves próprias da LAM ou de 12 aparelhos disponíveis para operação, incluindo os alugados? Ambos estão sob pressão e o relógio está a contar.



JOÃO MATLOMBE, MINISTRO DOS TRANSPORTES E LOGÍSTICA



DANE KONDIC, CEO DA LAM

"A expectativa é ver se até ao fim do ano conseguimos ter 12 aeronaves a operar, com mais frequência", disse, a 14 de Agosto de 2026, o ministro dos Transportes e Logística, João Matlombe, numa entrevista à STV[1].

A declaração foi entendida como um sinal de que o Governo estava a trabalhar para aumentar a capacidade operacional da companhia, que está há anos numa crise profunda, a enfrentar limitações de frota, cancelamentos e atrasos de voos, além de uma crise financeira e de gestão que compromete a sua sustentabilidade.

Também em Agosto, o CEO da LAM, Dane Kondic, responsável pela Comissão de Gestão (CG), reafirmou o objectivo apresentado por João Matlombe. Falando a jornalistas, durante a apresentação da aeronave Bombardier CRJ200, colocada para assegurar as ligações a partir da Beira para Tete e Quelimane, no centro do País, e para Nampula, Pemba e Nacala, no norte, alugada ao Quénia, disse: "Até ao fim do ano, queremos 12 aeronaves"[2].

As duas declarações convergem quanto à meta: 12 aeronaves até Dezembro de 2026. Contudo, há uma questão que nem o ministro nem o CEO esclareceram publicamente: o que significa, concretamente, ter 12 aeronaves?

A meta refere-se à colocação em operação de 12 aviões pertencentes à LAM? Ou contempla também aeronaves alugadas, inclu-

[1] https://www.youtube.com/shorts/mIxf-ivl-lk
[2] https://web.facebook.com/watch/?v=1049350227812825



AGOSTINHO LANGA, PCA DOS CFM



TOMÁS MATOLA, PCA DA HCB



JANFAR ABDULAI, PCA DA EMOSE

indo aquelas disponibilizadas através dos polémicos e nebulosos contratos de *leasing* ou de acordos de *Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance* (*ACMI)*, em que uma companhia contrata uma aeronave acompanhada de tripulação, manutenção e seguro?

É que, actualmente, a LAM dispõe de cinco aeronaves próprias, das quais apenas uma se encontra operacional. Neste sentido, se a promessa diz respeito a 12 aviões próprios em condições de voar, seria necessário recuperar as quatro sucatas que se encontram no hangar, nomeadamente um Embraer E190 e três Bombardier Q400, e incorporar mais sete aparelhos. Se a meta inclui aeronaves alugadas, importa saber quantas serão próprias, quantas serão contratadas e em que condições financeiras estarão disponíveis.

O tempo está a esgotar-se. João Matlombe e Dane Kondic têm poucas semanas para demonstrar como pretendem transformar as declarações públicas em resultados concretos. Até Dezembro, a pergunta permanece: 12 aviões próprios ou 12 aeronaves, incluindo as alugadas? E quantos estarão efectivamente a voar?

As promessas de João Matlombe e Dane Kondic são feitas no âmbito do processo de reestruturação da companhia, anunciado pelo Presidente da República, Daniel Chapo. O processo é liderado por uma CG, dirigida por Condic, cujo mandato terminou em Junho, e supervisionado por um Conselho de Administração composto pelos PCA das empresas Hidroeléctrica de Cahora Bassa (HCB), Empresa Moçambicana de Seguros (EMOSE) e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM).

As três empresas públicas assumiram compromissos de investimento que totalizam 80 milhões de dólares, dos quais 36 milhões correspondem à HCB e 22 milhões a cada uma das outras duas empresas. A HCB ficou com 25,2% do capital social da LAM, enquanto a EMOSE e os CFM passaram a deter 15,4% cada. Estes valores correspondem aos investimentos aprovados, não significando necessariamente que tenham sido integralmente desembolsados.

Em Novembro de 2025, João Matlombe tinha anunciado um plano de mobilização de 130 milhões de dólares para a recapitalização da companhia. Entretanto, apesar dos recursos mobilizados e dos compromissos assumidos, os resultados da reestruturação continuam por demonstrar à dimensão dos investimentos realizados.

Em um ano, a companhia comprou cinco aviões, mas apenas um está operacional, enquanto quatro continuam como verdadeiras sucatas. Depois da compra, a companhia foi obrigada a recondicioná-los, mas, ainda assim, continuam sem operar. Os problemas de atrasos e cancelamentos de voos persistem, assim como a crise financeira. A companhia não consegue desembaraçar-se dos compromissos com os fornecedores. Ontem, sábado, 14 de Agosto, foi posto a circular um comunicado da companhia informando sobre o condicionamento das operações devido à falta de *jet fuel*. Sabemos que tal facto pode estar relacionado com dívidas às gasolineiras, e não com um problema geral de abastecimento.





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