

# JORNALISMO INVESTIGATIVO

06 de Março de 2023 | Edição nº 1 | Distribuição Gratuita | [www.cipmoz.org](http://www.cipmoz.org)

## ETM aluga autocarros a multinacionais e deixa munícipes da Matola sem transporte

- Empresa deve cerca de 25 milhões de meticais à Segurança Social

Por: Aldemiro Bande e Ivan Maússe

### Introdução

A escassez do transporte público urbano é um dos problemas mais críticos na autarquia da Matola. A edilidade e os gestores do serviço público de transportes têm apontado a insuficiência de autocarros como uma das principais razões por detrás do fenómeno. Entretanto, esta é apenas uma face da moeda. Uma investigação do Centro de Integridade Pública (CIP) apurou que mais de metade da frota de autocarros da Empresa Municipal de Transportes da Matola (ETM) não está a operar devido a problemas de gestão, lesando milhares de contribuintes.

Os problemas de gestão na ETM estendem-se desde a realização de negócios de duvidosa integridade à violação dos direitos laborais dos colaboradores da empresa. Por exemplo, entre 2016 e 2019, a empresa não canalizou cerca de 300 milhões de meticais de contribuição à segurança social obrigatória dos seus trabalhadores, violando, desta forma, o preceituado no n.º 2 do artigo 20 da Lei n.º 4/2007, de 4 de Fevereiro, que estabelece que a entidade empregadora é inteiramente responsável pelo pagamento das contribuições devidas à entidade gestora da segurança social obrigatória.

Este texto narra alguns destes casos e recomenda às autoridades competentes a investigarem os casos de gestão problemática e violação da lei laboral por aquela empresa, reforçar a fiscalização e apurar responsabilidades da sua Direcção.

### ETM aluga autocarros para multinacionais em contratos duvidosos

A empresa que opera o serviço público de transportes na autarquia da Matola disponibilizou, em 2020, mais de uma dezena de autocarros da sua frota para o transporte de trabalhadores de uma multinacional ligada à indústria do gás em Cabo Delgado. O negócio não teve aprovação da Assembleia Municipal da Matola, contrariando os seus estatutos que estabelecem que a realização de actividades conexas ou subsidiárias ao seu objecto – o transporte público de passageiros – deve ser feita mediante aprovação daquele órgão<sup>1</sup>.

Entretanto, apesar do negócio render cerca de 40 milhões de meticais por ano, a empresa, que também beneficia de subsídios públicos<sup>2</sup>, não está a arcar com as suas despesas básicas, como é o caso da manutenção dos autocarros sob sua gestão, deixando mais de metade da sua frota de autocarros inoperacional.

A ETM adquiriu em 2018 8 (oito) novos autocarros da marca Volkswagen, cor branca, para o transporte de passageiros e bens na autarquia mais populosa do país. Na Matola, a escassez de transporte é um dos principais problemas enfrentados pelos munícipes que o município não consegue resolver. Com a compra dos 8 (oito) referidos autocarros, esperava-se que o problema fosse minimizado. Entretanto, em 2020, a empresa decidiu retirar estes 8 e mais 4 autocarros da sua frota de serviço público, totalizando 12 (doze), para alugá-los à empresa TPM-TUR, SA.

A 23 de Julho daquele ano, a ETM e a TPM-TUR, SA celebraram um contrato de aluguer de autocarros. Segundo um documento a que o CIP teve acesso, os autocarros seriam usados para o transporte de trabalhadores do grupo CCS JV, uma *joint venture* contratada pela TotalEnergies para prestar serviços de engenharia, *procurement* e construção da plataforma *onshore* de liquefacção de

<sup>1</sup>Cfr. Resolução n.º 56/2011 de 27 de Julho.

<sup>2</sup> Em 2020 e 2021 a empresa beneficiou de subsídio de 112, 6 e 96, 4 milhões de meticais, respectivamente, segundo Relatório Parecer da Conta Geral do Estado (RPCGE 2021).

\* Em caso de dúvidas, sugestões e questões relacionadas a esta nota, contacte: [aldemiro.bande@cipmoz.org](mailto:aldemiro.bande@cipmoz.org) ou [ivan.mausse@cipmoz.org](mailto:ivan.mausse@cipmoz.org)

gás natural (LNG) em Afungi, distrito de Palma<sup>13</sup>.

A TPM-TUR, SA tem um contrato de prestação de serviços de transporte de trabalhadores com a CCS JV, apurou o CIP. Para operacionalizar o contrato, a TPM-TUR, SA recorreu aos autocarros da empresa que presta o serviço público de transporte de passageiros na Matola. O contrato entre estas duas últimas prevê que, por cada autocarro alugado, a ETM receba 300 mil meticais por mês, totalizando 43.2 milhões de meticais por ano. Durante os três anos de vigência do contrato, a empresa facturou aproximadamente 130 milhões de meticais.

A CCS JV interrompeu actividades em Afungi em 2021 devido a insegurança na região. Mas isso não afectou o contrato entre a TPM TUR, SA e a ETM. Os autocarros da empresa pública continuam a operar nos distritos de Palma e Balama.

Segundo o que o CIP apurou de membros da Assembleia Municipal da Matola, o órgão não tem conhecimento do aluguer dos 12 (doze) autocarros a operar em Cabo Delgado nem da participação da ETM em sociedades privadas, o que contraria o estabelecido nos estatutos da empresa que determinam que a realização de negócios do género deve ser feita mediante a sua aprovação. O negócio de aluguer de autocarros não chegou a ser discutido pelos membros da Assembleia Municipal, carecendo, portanto, da sua aprovação.

Segundo os gestores da empresa, entrevistados pelo CIP, os autocarros alugados à TPM-TUR, SA para o transporte de trabalhadores de multinacionais estavam avariados e parquoados nas suas instalações e como forma de rentabilizar os mesmos decidiram alugar à TPM TUR, SA. De acordo com os gestores, as duas empresas concordaram que os custos da reparação dos autocarros seriam deduzidos no valor do contrato de aluguer ora celebrado entre ambas as empresas.

Os gestores da ETM entendem ainda que o negócio do aluguer de autocarros a multinacionais em Cabo Delgado é importante porque contribui em receitas para as contas da empresa. Entretanto, quando questionados pelos pesquisadores do CIP, os mesmos recusaram-se a revelar o valor do contrato e os montantes até então arrecadados com o negócio, alegando não ter “legitimidade” para o efeito.

O posicionamento destes gestores é bastante problemático considerando que a empresa, nos termos de seus estatutos, goza de personalidade jurídica e está dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial<sup>4</sup>, devendo, por isso, ser *senhora* de si mesma nas decisões e opções que toma, a começar pela disponibilização de informação que é pública.

Esse fechamento da empresa conflita com o preceituado na Lei do Direito à Informação e no seu respectivo regulamento, como é o caso do princípio da máxima divulgação da informação, nos termos do qual as entidades abrangidas pela referida Lei devem proceder à ampla divulgação da informação, nomeadamente os contratos celebrados, **incluindo a receita e a despesa neles envolvidas**<sup>5</sup>.

No entanto, documentos consultados pelo CIP mostram que a empresa factura perto de 40 milhões de meticais anuais com o serviço de aluguer de autocarros a multinacionais em Cabo Delgado.

Os estatutos da ETM não impedem a participação da empresa em sociedades comerciais, apenas estabelecem, no n.º 2 do artigo 5<sup>6</sup> que esta deve ser mediante aprovação da Assembleia Municipal, uma exigência que, neste caso particular, não foi observada.

#### Os donos da TPM-TUR, SA

Criada em 2014, a TPM-TUR, SA é uma sociedade anónima que opera no sector de transporte e turismo. Aquando da sua constituição como empresa, a TPM-TUR, SA tinha como accionistas a Empresa Municipal de Transporte Rodoviário de Maputo - E P (EMTPM); a Empresa Municipal de Transportes Públicos da Matola-EP (ETM) e a Golden Travel, Limitada. A última tem como accionistas António dos Santos Maló, Fernando J. Castanheira Bilale e Nyimpini Joaquim Chissano (já falecido)<sup>7</sup>.

Em 2015, a empresa Moza Fleet Services, Lda juntou-se à sociedade. A Moza Fleet Services tem como accionistas Gil Remígio Ferrão Guiamba, Samuel Eugénio Manhique e a Futurium, S.A.<sup>8</sup>.

Apesar dos aproximadamente 40 milhões anuais que a empresa factura com o negócio dos autocarros e das suas receitas, a ETM possui vários problemas não resolvidos na gestão do serviço público de transporte na autarquia da Matola. Um exemplo é que a empresa ostenta uma frota de 57 autocarros, mas opera com uma média de 15 por dia, em prejuízo de milhares de contribuintes que diariamente se ressentem da falta destes meios.

## Os problemas persistentes no serviço público de transportes da Matola

Perto de três dezenas de autocarros, adquiridos com fundos públicos e alocados pelo Governo em 2022 ao Conselho Municipal da Matola para aliviar a crise de transportes naquela urbe, estão parquoados há mais de seis meses devido a problemas de gestão.

Em Maio de 2022, o Governo disponibilizou 34 autocarros da marca *Zonghtong* ao município da Matola, passando este a ostentar uma frota de 58 viaturas. Com o reforço da frota de autocarros da ETM esperava-se que o problema da escassez de transportes na urbe fosse minimizado. Entretanto, após 1 mês em circulação, apenas uma média diária de 15 autocarros da frota realizam o transporte regular de passageiros e bens, estando a maioria inoperacional devido a problemas que vão do não pagamento da manutenção dos autocarros à falta de pessoal suficiente para fazer circular a frota.

Os 34 novos autocarros alocados ao município da Matola fazem parte de um lote de 80 viaturas movidas a gás, adquiridas pelo

<sup>3</sup> <https://www.ccsjv.com/about/jv-partners/>, consultado a 02 de Março de 2023, às 9h.

<sup>4</sup> Vide n.º 1 do artigo 1 dos Estatutos da ETM, aprovados pela Resolução n.º 56/2011, de 27 de Julho.

<sup>5</sup> Vide al. f) do n.º 2 do artigo 6 da Lei do Direito à Informação, aprovado pela Lei n.º 34/2014, de 31 de Dezembro, assim como a al. a) do n.º 2 do artigo 3 do Regulamento da Lei do Direito à Informação, aprovado pelo Decreto n.º 35/2015 de 31 de Dezembro.

<sup>6</sup> Cfr. Resolução 56/2011 de 27 de Julho.

<sup>7</sup> BR n.º 7, III Série, 4.º Supl. de 23 de Fevereiro de 2010 - pág. 152.

<sup>8</sup> BR n.º 57, III Série de 17 de Julho de 2015 - pág. 2322.

Governo num investimento orçado em cerca de 6 milhões de dólares<sup>9</sup>.

Inicialmente, o Governo pretendia conceder os autocarros a operadores privados mediante concurso público<sup>10</sup>- uma abordagem que vem sendo adoptada há alguns anos- por entender que esta era a melhor opção para a sua gestão<sup>11</sup>. No entanto, mais tarde o Governo recuou e cedeu parte das viaturas às autarquias da Matola e Maputo e as restantes ao distrito de Marracuene<sup>12</sup>. Na autarquia da Matola, os autocarros não circularam a todo o gás devido ao não pagamento das despesas com a manutenção, apurou o CIP.

Por exemplo, em Junho de 2022, a ETM submeteu, pela primeira vez, os autocarros à manutenção na antiga Matchedje Motors, Lda, agora CVM, Lda, uma empresa de capitais chineses, representante da fornecedora dos autocarros *Zhongton* adquiridos pelo Estado. Estranhamente, a ETM não pagou pelos serviços alegando não dispor de verba para o efeito.

Com a empresa, alegadamente sem condições de arcar com a dívida, a reparadora decidiu reter os autocarros nas suas instalações. Entrevistado pelo CIP, em Agosto de 2022, o gestor máximo da reparadora confirmou que a empresa tinha retido os autocarros porque a ETM não tinha dinheiro para pagar a manutenção. Nessa altura, pelo menos 15 dos novos autocarros alocados à ETM estavam parqueados nas instalações da reparadora aguardando disponibilidade de fundos.

Entrevistados por pesquisadores do CIP os gestores reconheceram haver autocarros da empresa parqueados na reparadora. De acordo com os gestores, a manutenção dos autocarros é muito onerosa e as receitas resultantes do transporte de passageiros não compensam. Entretanto, a desculpa da falta de fundos para a manutenção das viaturas parece problemática uma vez que a empresa, para além das receitas próprias, recebe subsídios do Estado para fazer face às suas despesas operacionais. Além disso, a empresa tem uma receita mensal orçada em cerca de 4 milhões de meticais, resultante do aluguer de autocarros a multinacionais em Cabo Delgado. Diante disto emerge a seguinte questão: para onde vai o dinheiro resultante do aluguer dos 12 autocarros se a empresa não está a arcar com despesas de manutenção dos autocarros?

Com as mais de duas dezenas de autocarros parqueados, a ETM está a operar abaixo das suas capacidades, comprometendo o transporte de milhares de passageiros em várias rotas do município. Desde Junho de 2022, uma média de 10 a 15 dos 54 autocarros da empresa fazem o transporte de passageiros entre Matola e a região metropolitana de Maputo. A título de exemplo, a empresa deixou de operar em várias rotas, com destaque para **Ntenga-baixa da cidade Maputo, Patrice Lumumba-baixa da cidade Maputo, cidade da Matola-baixa da cidade, Fomento-baixa da cidade**, entre várias outras. Em cada uma destas rotas, a ETM transportava perto de 1500 passageiros por dia, o equivalente a cerca de 3 milhões de meticais por mês em receitas.

Denúncias ligadas à gestão da ETM não param de chegar ao Conselho Municipal da Matola. Membros da Assembleia Municipal, ouvidos pelo CIP, confirmaram que lhes foram reportados casos de “não pagamento de salários aos trabalhadores, degradação de autocarros por falta de manutenção, e má gestão”. Em face disso, Assembleia Municipal da Matola notificou várias vezes a empresa para uma visita de trabalho com vista a apurar os factos, mas esta tem-se mostrado indisponível a receber os membros do órgão.

## ETM não canaliza contribuições à segurança social obrigatória, sob inércia do INSS

A gestão problemática da empresa que opera o serviço público de transportes na autarquia da Matola afecta sobremaneira os seus colaboradores. Segundo apurou o CIP, a ETM faltou ao pagamento das contribuições à segurança social obrigatória dos seus trabalhadores ao Instituto Nacional de Segurança Social (INSS), entre o período de 2016 a 2019, violando, desta forma, o preceituado no n.º 2 do artigo 20 da Lei n.º 4/2007, de 4 de Fevereiro<sup>13</sup>, que determina que *a entidade empregadora é inteiramente responsável pelo pagamento das contribuições devidas à entidade gestora da segurança social obrigatória*, incluindo a parcela a cargo do trabalhador, que é descontada na remuneração respectiva.

A supracitada disposição refere, ainda, no seu n.º 3, que as contribuições da entidade empregadora são da sua inteira e exclusiva responsabilidade, sendo nula, e de nenhum efeito, qualquer convenção em contrário. Significando isto que a ETM e os trabalhadores, juntos, ainda que quisessem, não têm espaço para negociar quaisquer formas de exoneração da obrigação de canalizar as contribuições ao INSS, ou estabelecer outras formas de pagamento das contribuições fora dos padrões legalmente institucionalizados<sup>14</sup>. *O pagamento das contribuições à segurança social constitui imperativo legal.*

A falta de pagamento das contribuições à segurança social obrigatória por parte da ETM ganha contornos ainda gritantes justamente por a empresa ter subtraído do pagamento das mesmas durante um período de pelo menos 4 anos, devendo, neste momento, perto de 25 milhões de meticais, quando o n.º 3 do artigo 14.º do Decreto n.º 51/2017, de 9 de Outubro<sup>15</sup>, determina que *é da competência da entidade empregadora efectuar o pagamento das contribuições junto do INSS a partir do dia 20 do mês de referência, até ao dia 10 do mês seguinte*, através de guia de pagamento de contribuições gerada pela plataforma electrónica em uso no INSS. O incumprimento deste comando é qualificado como infracção à segurança social obrigatória<sup>16</sup>.

9 Carta de Moçambique (2021) Governo adquire 100 autocarros para o transporte público urbano. Disponível em: <https://www.cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/7290-governo-adquire-100-autocarros-para-o-transporte-publico-urbano>. (Consultado a: 20.Nov. 2022).

10 O País (2022) Governo contradiz-se e entrega autocarros à gestão municipal. Disponível em:

11 <https://opais.co.mz/governo-contradiz-se-e-entrega-autocarros-a-gestao-municipal/>. (Consultado a 20. Nov. 2022).

12 O País (2022) Governo entrega “secretamente” autocarros movidos a gás a Maputo e Marracuene. Disponível em: <https://opais.co.mz/governo-entrega-secretamente-autocarros-movidos-a-gas-a-maputo-e-marracuene/>. (Consultado a 20. Nov. 2022).

13 Lei define as bases em que assenta a Protecção Social e Organiza o Respectivo Sistema.

14 Podendo estar assente ao princípio da descentralização, a protecção social é realizada pelas instituições do direito público, instituições ou organizações do direito privado devidamente autorizadas pelos poderes públicos (vide al. d) do artigo 3 da Lei n.º 4/2007, de 4 de Fevereiro, Lei que define as bases em que assenta a Protecção Social e Organiza o Respectivo Sistema).

15 Decreto que aprova o Regulamento de Segurança Social Obrigatória.

16 Conforme prescrevem as disposições conjugadas da al. g) do n.º 1 do artigo 52 da Lei n.º 4/2007, de 7 de Fevereiro e als. k) e l) do artigo 93 do Decreto n.º 51/2017, de 9 de Outubro

Dado curioso é que compulsados os documentos colocados à disposição do CIP, foi possível constatar que apesar de a ETM não ter canalizado os pagamentos das contribuições dos trabalhadores à segurança social, durante o supra-referido período, a empresa continuava a realizar descontos sobre a remuneração dos trabalhadores. Ou seja, durante o período de 4 anos acima referido, a ETM simplesmente retinha as contribuições deduzidas nas remunerações dos trabalhadores, um acto que se consubstanciava em *crime de abuso de confiança da entidade empregadora*, conforme prescreve o n.º 3 do artigo 52 da Lei n.º 4/2007, de 4 de Fevereiro<sup>17</sup>, assim como o artigo 90 do Decreto n.º 51/2017, de 9 de Outubro<sup>18</sup>, justamente por a empresa estar a se apropriar de contribuições devidas, por lei, à segurança social.

Da investigação realizada pelo CIP, foi possível constatar que, tanto durante como depois do período em que a ETM se subtraiu do pagamento das contribuições dos trabalhadores à segurança social obrigatória, o INSS não realizou quaisquer diligências junto da ETM para o apuramento de responsabilidades sobre os gestores implicados, mesmo diante de subsequentes denúncias e/ou reclamações por parte dos trabalhadores afectados, num quadro em que, por lei, e conforme prescreve o n.º 1 do artigo 51 da Lei n.º 4/2007, de 4 de Fevereiro<sup>19</sup> conjugado com o n.º 1 do artigo 100 do Decreto n.º 51/2017, de 9 de Outubro<sup>20</sup>, o INSS está obrigado a desencadear medidas de fiscalização e de controlo do cumprimento dos deveres das entidades empregadoras e dos trabalhadores em matéria da segurança social obrigatória. O INSS limitou-se ao estabelecimento de um acordo com os gestores da empresa com vista a regularizarem a situação dos trabalhadores com as contribuições não pagas. O processo, segundo o referido acordo, devia ter sido finalizado até ao final do mês de Dezembro de 2022, um compromisso que até ao momento ainda não foi cumprido pela gestão da empresa.

Sobre este assunto, do contacto estabelecido pelos pesquisadores do CIP com a Direcção da ETM, esta reconheceu a irregularidade no pagamento das contribuições à segurança social, tendo garantido que até ao fim do primeiro semestre do corrente ano a situação de todos os trabalhadores estaria regularizada. Aliás, a Direcção avançou ainda que tem vindo a realizar pagamentos parcelares da dívida que detém com a segurança social obrigatória, e que já solicitou ao INSS que pelo menos efectue o pagamento das pensões dos pensionistas com a situação regularizada. O pedido não teve sucesso uma vez que a instituição condiciona o pagamento das pensões a regularização da situação de todos os trabalhadores.

Assim, enquanto os trabalhadores aguardam pela regulação, que já tarda, do pagamento das contribuições devidas à segurança social obrigatória, os mesmos enquanto legítimos beneficiários das pensões vêem-se privados de recebê-las, alegadamente porque o INSS aponta que os trabalhadores, mediante os dados recebidos da empresa, não preencheram ainda os requisitos legalmente exigidos para auferir as desejadas pensões, o que lhes coloca numa situação de vulnerabilidade económica. Mesmo assim ninguém fica responsabilizado pelo acto, mesmo com o desconhecimento do destino que foi dado aos valores descontados a cada um dos trabalhadores envolvidos.

17 Lei define as bases em que assenta a Protecção Social e Organiza o Respectivo Sistema.

18 Decreto que aprova o Regulamento de Segurança Social Obrigatória.

19 Lei define as bases em que assenta a Protecção Social e Organiza o Respectivo Sistema.

20 Decreto que aprova o Regulamento de Segurança Social Obrigatória.

21 Lei do Trabalho.

22 Lei do Trabalho.

23 Vide n.º 3 do artigo 130 da Lei n.º 23/2007, de 1 de Agosto, que aprova a Lei do Trabalho.

24 Lei do Trabalho, aprovada pela Lei n.º 23/2007, de 1 de Agosto.

## Preterição dos requisitos legais para a rescisão de contratos de trabalho por motivos de reestruturação da empresa

Mediante os documentos compulsados pelo CIP, ficou evidente que, em 2017, a ETM realizou múltiplas rescisões de contratos com trabalhadores da empresa. Nessa altura declarou-se que tal era impulsionada por motivos estruturais nos termos da al. a) do n.º 2 do artigo 130 da Lei n.º 23/2007, de 1 de Agosto<sup>21</sup>. Este fenómeno voltou a ocorrer entre finais de 2022 e inícios de 2023, afectando unicamente três trabalhadores, um dos quais assumia, nessa altura, concomitantemente o cargo de representante do órgão sindical da empresa. O CIP apurou que o referido trabalhador se encontrava a frente das reivindicações sobre as irregularidades na gestão da empresa. De entre elas destaca-se o respeito dos direitos laborais dos colaboradores, sobretudo a falta de canalização das contribuições à segurança social obrigatória.

O CIP apurou que no acto de notificação dos três trabalhadores acima referidos, a ETM limitou-se a justificar que o convite para a rescisão dos contratos tinha como fundamento motivos estruturais da empresa, nomeadamente os financeiros. Para tal citou a al. a) do n.º 2 do artigo 130 da Lei n.º 23/2007, de 1 de Agosto<sup>22</sup>, que se apresenta como uma disposição genérica. Deste modo, cabia à entidade empregadora expor, comprovadamente, que enfrenta problemas financeiros e que a dispensa de cada um desses trabalhadores visaria reduzir os seus impactos financeiros. Não tendo acontecido esta acção, abriu-se um campo, em conformidade com a lei, para *suspeitas de recurso abusivo ou a inexistência das razões determinativas da aplicação do regime de rescisão do contrato fundada em motivos estruturais*<sup>23</sup> alegados pela empresa. Isto coloca em causa o «princípio da estabilidade do emprego e no posto de trabalho», previsto nos termos do n.º 1 do artigo 4 da supracitada lei<sup>24</sup>.

Os trabalhadores implicados, após receberem as notificações de rescisão de contrato com fundamento em motivos estruturais, nomeadamente os financeiros, suspeitando que se tratava de uma medida directamente relacionada com a “*caça às bruxas*”, exigiram que empresa apresentasse justificativos que comprovassem que o seu afastamento resultava efectivamente de problemas financeiros. A exigência resultou num fracasso, pois a *Direcção da empresa não se mostrou disponível para apresentar quaisquer esclarecimentos sobre o assunto*. Levado o caso à Inspecção Geral do Trabalho da Cidade de Maputo, a Direcção da empresa, tendo sido notificada a participar de um encontro de acareação dos factos, não compareceu.

Questionada sobre a existência de problemas de ordem financeira, a Direcção da ETM garantiu ao CIP que, apesar de se ter ressentido de dificuldades financeiras entre 2015 e 2017, o que acabou por determinar a rescisão de vários contratos de trabalho por motivos estruturais, nomeadamente financeiros, durante o ano de 2017, desde então até a esta parte (2023) a empresa não se ressentiu de qualquer problema financeiro. Ora, esta constatação contrasta com os motivos que determinaram o recente afastamento de três trabalhadores da empresa, para os quais a causa rescisória de seus contratos de trabalho prende-se com motivos estruturais<sup>4</sup>.

## Conclusão

A ETM foi criada com o objectivo de aproximar e melhorar a qualidade dos serviços de transporte público urbano prestados aos cidadãos. Contudo, a gestão problemática da empresa têm comprometido a circulação efectiva da sua frota de autocarros em prejuízo de milhares de munícipes. Nos últimos seis meses a empresa tem estado a operar com menos de metade dos autocarros que tem à disposição. Mas não é só isso! A não canalização de contribuições à segurança social pela empresa, conforme exigem os diferentes instrumentos normativos em matéria laboral em vigor no País, coloca os seus colaboradores e familiares numa situação de vulnerabilidade económica.

A gestão dos transportes públicos pelos municípios tem sido há muito questionada devido à dificuldade destes em manter a sua frota de autocarros operacional por tempo considerável. O Governo está ciente desta realidade, mas tem sido lento na definição de uma estratégia para resolver o problema. O sinal mais recente veio do próprio Governo, através da antiga vice-ministra dos Transportes, Manuela Rebelo, ao sugerir que os municípios eram a última opção para a gestão dos autocarros adquiridos com fundos públicos, dando a entender que alocação a operadores privados era a solução mais viável. Mas, ainda assim, o Governo voltou a colocar os autocarros sob gestão municipal, demonstrando não possuir uma abordagem clara para lidar com a problemática do transporte público urbano.

Os casos arrolados no texto incluindo a violação da legislação laboral na sua globalidade, chamam atenção pelos prejuízos que causam à empresa e aos munícipes da Matola, ante o silêncio cúmplice das autoridades municipais e do Governo central.

## Recomendações

Face ao exposto, recomenda-se:

### À Inspeção Geral da Administração Pública:

- Que realize uma auditoria à Empresa Municipal de Transportes Públicos da Matola e torne publico o relatório.

### Ao Instituto Nacional de Segurança Social e à Inspeção do Trabalho:

- Que fiscalizem e controlem o cumprimento dos deveres da ETM e ao mesmo tempo apurem as possíveis responsabilidades da Direcção da Empresa, incluindo dos membros ou responsáveis da Direcção cessante, se for aplicável;
- Que tomem medidas com vista a garantir que a ETM se conforme com a legalidade: os trabalhadores devem ser declarados como terceiros de boa-fé, devendo, o INSS, regularizar imediata e oficiosamente a situação dos trabalhadores, uma vez que não foram estes que subtraíram das suas responsabilidades, mas a Direcção da Empresa.

### Ao Conselho Municipal, enquanto entidade de tutela:

- Que realize auditorias e averiguações relativamente à gestão da empresa, nomeadamente em matérias de gestão de recursos materiais, financeiros e humanos.

### Endnotes

1 A CCS JV é uma JV formada pela McDermott, Saipem e Chiyoda. Ver mais em <https://www.ccsjv.com/about/jv-partners/>

2 BR nº 7, III Série, 4º Supl. de 23 de Fevereiro de 2010 - pág. 152-(111);

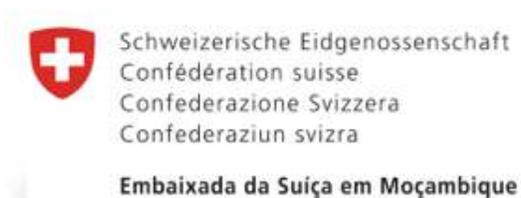
3 Carta de Moçambique (2021) Governo adquire 100 autocarros para o transporte público urbano. Disponível em: <https://www.cartamz.com/index.php/economia-e-negocios/item/7290-governo-adquire-100-autocarros-para-o-transporte-publico-urbano>. (Consultado a: 20.Nov. 2022)

4 Entrevista concedida pela Direcção da ETM, nomeadamente o Presidente do Conselho de Administração e pelo Director Financeiro, no dia 02 de Março de 2023, nos escritórios da ETM, na Cidade da Matola.



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA  
Anticorrupção - Transparência - Integridade

Parceiros:



## Informação editorial

**Director:** Edson Cortez

**Autor:** Aldemiro Bande e Ivan Maússe

**Revisão de pares:** Baltazar Fael, Borges Nhamirre, Edson Cortez, Estrela Charles, Gift Essinalo, Rui Mate, Stélio Bila

**Revisão Linguística:** Samuel Monjane

**Propriedade:** Centro de Integridade Pública

Rua Fernão Melo e Castro,  
Bairro da Sommerschild, nº 124  
Tel: (+258) 21 499916 | Fax: (+258) 21 499917  
Cel: (+258) 82 3016391  
[f](https://www.facebook.com/CIP.Mozambique)@CIP.Mozambique [t](https://www.twitter.com/CIPMoz)@CIPMoz  
[www.cipmoz.org](http://www.cipmoz.org) | Maputo - Moçambique