



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
Boa Governação - Transparência - Integridade

Apenas 5 de 30 gasolneiras¹ estão efectivamente a operar: para aliviar crise, o sector exige a redução do IVA de 16% para 5%

As gasolneiras sentem-se sufocadas! As principais (Petro Moc, TotalEnergies, Galp, Puma e Engen) não estão a conseguir divisas para pagar pelo combustível que se encontra nos terminais do país, devido às limitações impostas pelos bancos comerciais que não estão a emitir garantias bancárias. Associado a isso, está o braço de ferro entre o Governo e as importadoras que exigem redução do IVA de 16 para 5% para compensar o aumento do preço no mercado internacional. Em resposta a uma carta do CIP, a ARENE disse estar já a trabalhar no reajustamento do preço dos combustíveis e antevê consequências desastrosas para a economia e para os sectores essenciais.



Por: Raúl Massingue*

Compatriotas, apertem os cintos! Os dias que se seguem podem ser sombrios! Esta é a visão da Autoridade Reguladora de Energia (ARENE) face ao irreversível reajuste do preço dos combustíveis no país. Numa carta resposta, com a referência N/Ref nº 17/ARENE-PCA/349/2026², a um convite do CIP para integrar um painel de discussão sobre a escassez de combustíveis no país no CIPCAST, a ARENE preferiu responder por escrito às perguntas colocadas pelo Centro de Integridade Pública. A entidade responsável por regular os preços dos combustíveis avança que já está a “preparar a revisão dos preços dos

¹ Dado fornecido por fonte ligada ao sector

² Documento em anexo

- Em caso de dúvidas, sugestões e questões relacionadas a esta nota, contacte: raul.massingue@cipmoz.org

combustíveis ao consumidor, de forma a reflectir a nova realidade do mercado internacional”, refere no documento resposta que não detalha a percentagem do agravamento.

Para sustentar o seu posicionamento, a ARENE aponta o conflito no Médio Oriente como principal razão, tendo notado que de Março a Abril houve agravamento do custo unitário da factura dos combustíveis. A gasolina subiu 38%, o gasóleo 102% e o Jet (combustíveis para aviões) teve um aumento de 106%.

Se o tecido empresarial, os sectores sociais básicos, e a economia como um todo, já se ressentem da crise de divisas, a situação pode piorar nos próximos tempos. A ARENE antevê que o agravamento do preço dos combustíveis irá gerar *“perturbação das actividades económicas em geral, com impacto negativo na produtividade, na mobilidade de pessoas e bens e no custo das operações em sectores vitais como a agricultura, o transporte de mercadorias e a indústria”*, descreve o documento para em seguida acrescentar que a situação poderá ter impactos no *“funcionamento dos serviços essenciais, incluindo hospitais, serviços de emergência, abastecimento de água, que dependem de combustíveis para a sua operação”*.

A entidade refere ainda que a situação poderá ter impactos no desempenho dos corredores logísticos de Maputo e Beira, vitais para a economia dos países do *interland*. A ARENE reconhece ainda “o risco de aparecimento ou agravamento de práticas informais e de mercado paralelo, com potencial para alimentar situações de corrupção e extorsão nos postos de abastecimento”.

Possível subida do preço do “chapa” e risco de convulsões

O Centro de Integridade Pública soube através do porta-voz da FEMATRO, Jorge Manhiça, que acima de 85% dos operadores de transporte de passageiros e de carga no país usa o diesel, combustível que teve agravamento 102% no mercado internacional. O que quer dizer que é quase uma certeza que o preço do transporte de passageiros será revisto em alta. O Presidente da República Daniel Chapo já admitiu que o Governo subsidiará o combustível para transporte público caso os preços aumentem de forma a manter inalterada a tarifa paga pelos passageiros. A FEMATRO, contudo, questiona se o Estado terá capacidade orçamental para um subsídio a 100%, sugerindo que o cidadão deverá comparticipar.

Um agravamento para o dobro do preço do chapa pode ter custos directos no rendimento das famílias e no seu custo de vida. Essa situação pode gerar descontentamento social e despertar tensões latentes.

O CIP sabe que Ministério dos Transportes e Logística convocou para amanhã (sexta-feira 24) uma reunião com a FEMATRO – organismo que congrega todos os transportadores do país, inclusive de carga - para discutir o futuro do sector neste contexto.

Retardar agravamento pode ter sido uma má estratégia do Governo

Se o Governo sabia desde Março que os preços internacionais tinham disparado (gasóleo +102%), e se os stocks existentes foram adquiridos a preços anteriores, qual foi a razão para não iniciar um reajuste gradual? A manutenção de preços congelados durante semanas, com o argumento de proteger o consumidor, parece ter tido o efeito perverso de esgotar as margens das distribuidoras, agravar a crise de liquidez e, agora, forçar um reajuste abrupto que será muito mais doloroso do que aumentos parcelares.

O *timing* do reajuste levanta questões sobre a gestão da transição. Moçambique importa combustível com antecedência e mantém *stocks* estratégicos. Quando o conflito no Médio Oriente eclodiu, em final de Fevereiro, o país tinha reservas adquiridas a preços pré-crise. Em vez de aproveitar essa janela para implementar aumentos graduais, que permitiriam às distribuidoras reconstituírem margens e às famílias adaptarem-se, o Governo manteve preços congelados. O resultado foi um duplo efeito: por um lado, as gasoleiras viram-se sem liquidez para novas encomendas e por outro, o consumidor agora enfrenta a perspectiva de um aumento drástico de uma só vez, sem amortecimento.

Divisas: um (velho) problema a mais num contexto de incertezas

O Banco Central não reconhece a crise de divisas no país. Mas, de acordo com o que é reportado no mercado e em vários quadrantes empresariais, inclusive na Confederação das Associações Económicas (CTA), ela é real e tem forte impacto sobre o sector de combustíveis. Segundo avança a ARENE, os operadores estão a enfrentar dificuldades sérias para pagar os combustíveis devido à incapacidade dos bancos comerciais de pagar as facturas de importação. De acordo com uma fonte ligada ao sector que preferiu anonimato, das 30 distribuidoras licenciadas, apenas cinco ou seis é que estão a suportar as operações no mercado. As demais não estão a conseguir divisas para adquirir combustível. A situação, que já persistia há algum tempo, veio a ser agudizada pelo recente conflito no Médio Oriente.

“A escalada de custos comprime a liquidez dos operadores importadores, dificultando a obtenção de garantias bancárias junto das instituições financeiras nacionais para a colocação de novas encomendas, uma vez que o preço de venda ao público se manteve inalterado face ao preço internacional em alta”, refere o documento enviado ao CIP pela ARENE.

No Orçamento de 2026, o Governo trabalhava com preços de importação na ordem dos 700-730 dólares por tonelada para efeitos de previsão de receitas fiscais. Com a crise, o custo de importação do gasóleo saltou para 1.800 dólares por tonelada em Abril, segundo dados do Ministério dos Recursos Minerais e Energia. As gasoleiras argumentam que face a este choque, a redução do IVA de 16% para 5% permitiria conter o preço final ao consumidor. Contudo, esta medida implicaria uma renúncia fiscal significativa que o Governo, até ao momento, não se mostrou disposto a assumir.

O Governo insiste na narrativa de que *“há combustível nos terminais”*, o que é factualmente correcto do ponto de vista físico. O problema, contudo, não é de stock, mas da cadeia de pagamentos: os navios descarregam, mas as distribuidoras não conseguem levantar o produto porque os bancos comerciais não emitem garantias bancárias nem disponibilizam divisas para pagar as facturas de importação. A existência de combustível nos tanques do porto não se traduz em disponibilidade nas bombas sem este elo financeiro

Lembre-se que em 2023 o Banco Central interrompeu a participação no financiamento directo à importação de combustíveis, transferindo a responsabilidade integral para a banca comercial.

Países vizinhos na mira do combustível moçambicano

É facto que Moçambique é o único país da região que ainda não mexeu nos preços dos combustíveis. Esta situação está a atçar a cobiça de operadores de países vizinhos, que entram no país para comprar

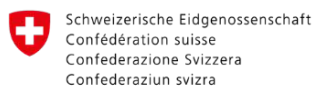
combustível a preço baixo para consequente venda nos seus respectivos países. Isso pode criar pressão sobre a procura de combustíveis no país, isto é, pode aumentar ainda mais a dificuldade de aquisição do combustível numa altura em que a oferta é restrita.

“Todos os países vizinhos de Moçambique procederam, desde o início de Abril de 2026, a ajustamentos dos preços dos combustíveis ao consumidor, criando um diferencial de preços que tem gerado pressão adicional nos corredores de maior tráfego, com particular destaque para as rotas da África do Sul e da província de Tete, dada a proximidade com o Malawi, onde o preço do gasóleo ronda aos 247 meticais por litro”, reconhece a ARENE e garante estar a monitorar.

“A diferença de preços entre Moçambique e os países vizinhos - que, como referido, ajustaram os seus preços significativamente em alta no início de Abril de 2026 - pressiona a procura interna. Esta situação agrava os constrangimentos de abastecimento nos postos situados em zonas fronteiriças e nos corredores de maior tráfego regional”, reconhece a reguladora que garante estar a intensificar a fiscalização nas zonas fronteiriças em coordenação com as autoridades alfandegárias.



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
Boa Governação - Transparência - Integridade



Embaixada da Suíça em Moçambique



INFORMAÇÃO EDITORIAL

Director: Edson Cortez

Autor: Raúl Massingue

Revisão de pares: Edson Cortez, Rui Mate e Teresa Boene

Revisão linguística: Samuel Monjane

Propriedade: Centro de Integridade Pública

Endereço

Rua Fernão Melo e Castro
nº 124 - Bairro Sommerchild

Contactos

Tel: (+258) 21 499916
Fax: (+258) 21 499917
Cel: (+258) 84 3890 584

Redes sociais



Localização

Maputo – Moçambique

Website

www.cipmoz.org