



INFRAESTRUTURAS

CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA

Anticorrupção – Transparência – Integridade - 2017 – Maio - Distribuição gratuita

GOVERNO FALHA NO DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS PARA A LOGÍSTICA DE GÁS

- Base Logística de Pemba: Obras paralisadas e Estado condenado a pagar indemnização a empreiteiros
- Terminal Marítimo de LNG e a Material Offloading Facility concedidos em exclusivo à Anadarko e Eni

Introdução

Há sensivelmente dois anos, com anuência do Governo, o projecto de concepção, construção, operação e gestão da base logística de Pemba foi subconcessionado, sem concurso público, à ENH Integrated Logistics Services, SA (ENHILS), uma sociedade que é composta pelas empresas moçambicanas ENH Logistics e ENH Rovuma Área 1, SA, ambas subsidiárias da Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH) e pela Orlean Invest Holding Lda, da Nigéria.

Na altura, a empresa Portos de Cabo Delgado, SA (PCD), uma sociedade criada pelas empresas Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) e Empresa Nacional de Hidrocarbonetos Logísticas (ENHL), concessionária dos terminais portuários e logísticos de Pemba e Palma, na província de Cabo Delgado, argumentou que era preciso cumprir prazos fixados pelo Governo e ter as infraestruturas logísticas prontas até finais de 2016 para apoiar o processo de construção da planta de liquefacção, cujas operações se esperava que iniciassem em 2018.

Entretanto, a realidade no terreno mostra que o Governo está a falhar no desenvolvimento (coordenação, concessão, construção, gestão) das infraestruturas. Até ao presente momento pouco foi feito e o Estado foi processado por um negócio malfeito.

Igualmente, a participação do Estado no desenvolvimento de infraestruturas que sirvam à logística do gás não está garantida, estando, desta forma, criadas condições para que as multinacionais Anadarko e Eni sejam operadoras exclusivas das infraestruturas logísticas durante as décadas de concessão e exploração do gás natural nas áreas 1 e 4 da bacia do Rovuma.

No presente artigo reporta-se o ponto de situação da concessão e construção de infraestruturas-chave para a logística de gás, na província de Cabo Delgado, designadamente a Base Logística de Pemba, o Terminal Marítimo de Gás Natural Liquefeito (TMLNG) e a Instalação de Descarga de Materiais, mais conhecida pelo nome inglês Material Offloading Facility (MOF), as duas últimas instalações a ser erguidas na península de Afungi, em Palma.

I. NÃO HÁ PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS, TUDO É FEITO AD-HOC E NO SENTIDO DE CAPTURA DE RENDA PELAS ELITES

A construção de infraestruturas logísticas faz parte de plano de acção definido pelo Governo, através do Plano Director do Gás Natural, para o desenvolvimento de Gás Natural Liquefeito (LNG, sigla inglesa). As actividades específicas definidas pelo Plano Director do Gás Natural são “identificar, avaliar e construir infraestruturas necessárias em Cabo Delgado para o desenvolvimento do projecto de produção de LNG” .

Esta actividade ficou na responsabilidade do Ministério dos Recursos Minerais (e Energia) como coordenador, e da ENH, em colaboração com as concessionárias das áreas 1 e 4 (Anadarko e Eni). Um plano de desenvolvimento de infraestruturas devia ser elaborado sob coordenação do MIREM e submetido à aprovação do Conselho de Ministros até 2015.

Três anos após a aprovação do Plano Director de Gás Natural não há um Plano de Desenvolvimento de Infraestruturas aprovado e nem infraestruturas construídas ou em vias de construção com a participação do Estado.

A empresa PCD elaborou um plano que denominou Plano Director para o centro de serviços de petróleo e gás de Pemba que descreve a infra-estrutura portuária como um centro de serviços de petróleo e gás integrados, implantado num único local com o estatuto de Zona Económica Especial, onde estarão representadas todas as autoridades moçambicanas relevantes.

Portanto, de acordo com o traçado pela PCD, o conceito balcão único compreende:

- Um porto comercial,
- Uma base de trânsito e aprovisionamento,
- Estaleiro de construção/fabrico de submarinos

- Instalações de abastecimento de combustíveis/ terminais,
- Estaleiros de reparação naval,
- Desenvolvimento de apoio necessário ao trabalho e gestão diários, incluindo instalações residenciais e comerciais,
- Áreas de apoio às actividades relacionadas com petróleo e gás a jusante, incluindo um pequeno terminal de recepção de LNG, fertilizantes, GTL, centrais eléctricas, entre outras,
- Área para expansão futura.

Contrariamente, o que se viu foi um processo de tomada de decisões arbitrarias pelo Governo que resultou na adjudicação directa e em modelo de PPP dos terminais marítimos de Pemba à PCD, uma sociedade anónima, da qual só se conhecem os accionistas. Os integrantes públicos e os parceiros privados – se existentes – continuam não revelados. Esta empresa, por insuficiência de recursos, fez uma subcontratação à ENHILS.

A possibilidade de desenvolvimento de infra-estruturas logísticas para o apoio à indústria de gás natural atraiu o interesse de vários grupos empresariais, alguns dos quais da elite política nacional, que fizeram parcerias com empresas estrangeiras. A expectativa era que fossem beneficiados por uma selecção a dedo ou, na pior das hipóteses, que houvesse um concurso, o que não aconteceu.

2. BASE LOGÍSTICA DE PEMBA: OBRAS PARALISADAS, ESTADO CONDENADO EM TRIBUNAL

A primeira infraestrutura da logística de gás planeada pelo Governo em Cabo Delgado é a Base Logística de Pemba. O Governo concessionou os terminais portuários e logísticos de Pemba e Palma para a Sociedade Portos de Cabo Delgado, SA (PCD), através da resolução 18/2013 de 23 de Abril, uma sociedade que ainda não tinha sido criada e só viria a ser constituída em Maio do mesmo ano. A Concessão, sem concurso público, no modelo de PPP, com a particularidade de que não havia capitais privados no projecto, efectivou-se com a assinatura de contrato no dia 23 de Janeiro de 2014.

Por sua vez, e mais uma vez sem concurso público, em 2015, a base logística de Pemba foi subconcessionada para construção, operação e gestão à ENH Integrated Logistics Services, SA (ENHILS) que é constituída pelas empresas moçambicanas ENH Logistics e ENH Rovuma Área 1, SA, ambas subsidiárias da Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH) e pela Orlean Invest Holding Lda.

Na altura, o CIP criticou as sucessivas concessão e subconcessão sem concurso público de uma infraestrutura fundamental para a logística de gás, mas o Governo ignorou as críticas, alegando que “não havia uma outra opção senão fazer adjudicação directa ao consórcio ENHILS, uma vez que as obras devem iniciar até ao final de 2016 sob pena de afectar o calendário fixado pelo Governo para o desenvolvimento do projecto de LNG”. Nessa altura, acreditava-se que o projecto de produção de LNG poderia arrancar em 2018, o que, presentemente, e com bastante optimismo, se espera que venha a acontecer em 2022, para o projecto offshore (por via de uma floating facility) da Eni, e o projecto onshore ainda não tem data para arrancar, porque nem sequer foram aprovados os planos de desenvolvimento.

A preparação para o arranque das obras começou em 2015 e para o efeito foi contratada a empresa China Harbour Engineering Corporation para executar as obras, num contrato de 150 milhões de dólares para

a fase 1. As obras consistiriam na construção de uma ponte-cais de 300 metros e uma área industrial de 60 hectares. As mesmas estavam previstas para terminar até ao terceiro trimestre de 2016, mas até ao presente momento pouco foi feito e as obras estão paralisadas.

Tudo quanto se fez no local é vedação de parte do terreno, início de construção da ponte-cais provisória, terraplanagem do terreno e retirada das comunidades que viviam à volta da área concessionada.

O argumento apresentado para o atraso nas obras é o de que se aguarda a decisão final de investimento pelas multinacionais. Assim, acredita-se que 12 meses após o FID a ser feito pela Eni (projectado para este semestre), o cais estará pronto.

Entretanto, as empresas estão a levar a cabo acções individuais para o fornecimento de uma base logística para auxiliar no processo de construção das suas unidades de produção. Por exemplo, no âmbito do projecto Coral Sul, um concurso foi lançado, para o qual concorreram sete empresas para o fornecimento da base logística que deverá localizar-se em Pemba ou à volta de Pemba, bem como com possibilidade de ser em Nacala. Tudo dependerá da viabilidade das propostas.

“Sem concurso público, em 2015, a base logística de Pemba foi subconcessionada para construção, operação e gestão à ENH Integrated Logistics Services, SA (ENHILS) que é constituída pelas empresas moçambicanas ENH Logistics e ENH Rovuma Área 1, SA, ambas subsidiárias da Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH) e pela Orlean Invest Holding Lda.”

Decisão mal tomada penaliza o Estado

A decisão do Governo de recorrer a uma adjudicação directa – em detrimento de um concurso público, no qual teria a oportunidade de captar as melhores propostas e ainda seleccionar o concorrente que efectivamente possuía recursos – levou o Governo à barra do tribunal.

É que, durante a fase preparatória do processo à volta do projecto, várias empresas foram contactadas formal e informalmente, umas com garantias de que seriam elas a implementá-lo e outras com garantias de que um concurso público teria lugar.

Nesta conformidade, muitas delas prepararam-se financeira e economicamente para poderem concorrer de forma adequada, mas, no final, o Governo fez uma adjudicação directa, lesando os interesses de empresas privadas que reivindicam ter concebido o projecto antes de este ser concessionado à PCD.

Entre as lesadas estão empresas lideradas pela Muyake SA, com sede na África do Sul, que moveram um processo em Tribunal na Cidade de Maputo contra o Estado moçambicano que saiu condenado a indemnizá-las em milhões de dólares. Cerca de dois anos depois, o Governo está a negociar uma saída amigável com as empresas, ao invés de pagar o valor da sentença, sobretudo no contexto da crise financeira.

População expropriada de forma não transparente e injusta

Os poucos avanços que o projecto da base logística logrou alcançar têm a ver com a expropriação de terra das comunidades que há vários anos vivia na área onde o projecto deverá ser implementado. De um dia para o outro as comunidades viram placas declarando a área onde vivem como uma reserva do Estado.

Trata-se de pouco mais de 850 famílias (acima de 4 mil pessoas) que foram “desterradas” da área de concessão da Base Logística de Pemba, na cidade de Pemba e no distrito de Pemba Metunge.

A Portos de Cabo Delgado procedeu à expropriação e indemnizações consideradas injustas pelas comunidades afectadas, não precedidas de informação e de consultas públicas, contrariando o Regulamento de Reassentamento e Compensações Resultantes de Actividades Económicas (artigo 14 do Decreto no. 31/2012, de 08 de Agosto).

O Conselho Municipal de Pemba foi contratado para proceder ao cadastro e fazer a expropriação e a indemnização das famílias que residiam no interior da área concessionada. O valor da indemnização foi fixado em 7 meticais/metro quadrado (7 MT/m²), valor decidido unilateralmente pelo Conselho Municipal.

Entretanto, muitas famílias recusaram-se a abandonar as suas terras. Neste momento a transferência das comunidades está paralisada.

3. INFRAESTRUTURAS LOGÍSTICAS DE PALMA CONCESSIONADAS EM EXCLUSIVO À ANADARKO E ENI



Na península Afungi, Baía de Palma, a PCD perdeu a concessão que detinha para a construção do Terminal Portuário e Logístico de Palma. Toda a área que lhe tinha sido concessionada pelo Governo foi revertida a favor das operadoras das áreas 1 e 4, a Anadarko e Eni, respectivamente. É nesta área que as multinacionais americana e italiana, respectivamente, pretendem instalar o Terminal Marítimo de LNG e o Material Offloading Facility.

O Governo cedeu à pressão das multinacionais e estas infraestruturas lhe serão concessionadas em regime de exclusividade, o que significa que servirão em exclusivo aos propósitos do LNG e operadas em exclusivo pelas empresas concessionárias. Afasta-se, assim, a possibilidade de instalação de um porto comercial em Palma que seja catapulta de desenvolvimento local.

Em 2016, o CIP alertou que as multinacionais de pesquisa e exploração de gás natural na Bacia do Rovuma estavam a negociar com o Governo contratos de concessão do Terminal Marítimo de Gás Natural Liquefeito (TMG-LNG) e de Instalação de Descarga de Materiais (Material Offloading Facility) com cláusulas prejudiciais para o Estado, que caso as exigências das multinacionais vincassem o desenvolvimento local como resultado da exploração de gás em Palma estaria comprometido.

As multinacionais conseguiram termos muito favoráveis, faltando apenas a formalização dos contratos de concessão através da assinatura com o Governo, o que poderá acontecer ainda neste semestre.

As multinacionais asseguraram concessões para concepção, construção e operação do Terminal Marítimo de LNG e a de Instalação de Descarga de Materiais (Material Offloading Facility – MOF), ambos como Veículos de Objecto Específico, destinados à logística do gás natural da bacia de Rovuma.

O Estado não terá participação acionista nestas infraestruturas, mas, pior do que isso, é que as multinacionais Eni e Anadarko asseguraram concessão exclusiva não somente das infraestruturas como também da área geográfica onde estas se localizam.

As multinacionais asseguraram que durante o prazo da concessão – que deverá durar 30 anos renováveis – o Governo não outorgará a terceiros nem permitirá a existência de qualquer outra concessão dentro da Área de Concessão do Terminal Marítimo de GNL e ou área de exclusão definida.

A cláusula da exclusividade é muito problemática na medida em que durante dezenas de anos da concessão o Governo não poderá dispor da área de concessão do TMG. O mesmo sucede com a área de concessão da Material Offloading Facility.

A área (terra) concedida às multinacionais é muito grande. A área de DUAT (Direito de Uso e Aproveitamento de Terra) do Terminal Portuário Logístico de Palma é de 7 mil hectares.

Ao conceder concessão exclusiva, o Governo penhorou qualquer desenvolvimento das comunidades na região de Palma e bloqueou qualquer possibilidade de desenvolvimento da indústria doméstica (como previsto no Natural Gas Master Plan).

Alguns exemplos internacionais como Ras Laffan (Qatar) e Lake Charles (dos EUA, de onde provém a Anadarko) mostram que, pelas práticas internacionalmente aceites, as infraestruturas portuárias devem ser partilhadas

e o Governo deve ter espaço para a criação de um porto comercial que acompanha as necessidades de desenvolvimento das comunidades locais.

O Governo, através da ENH, assegura que caso surja outro projecto de exploração de gás na região de Palma, aquela terá acesso ao Terminal Marítimo de LNG e MOF, porém, isto dependerá de acordo prévio entre as concessionárias (Eni e Anadarko), Governo e a eventual operadora, cuja negociação se pode arrastar por longos períodos e atrasar ou mesmo comprometer o desenvolvimento de projectos futuros.



CENTRO DE INTEGRIDADE PÚBLICA
Anticorrupção - Transparência - Integridade

Parceiros:



Informação editorial

Director: Adriano Nuvunga

Autores: Borges Nhamire e Fátima Mimbire

Equipa técnica: Anastácio Bibiane, Baltazar Fael, Borges Nhamire, Celeste Filipe, Edson Cortez, Egídio Rego, Fátima Mimbire, Inocência Mapisse, Jorge Matine Stélio Bila,

Propriedade: Centro de Integridade Pública

Maquetização: Liliana Mangove

Rua Fernão Melo e Castro,

Bairro da Sommerchild, nº 124

Tel: (+258) 21 499916 | Fax: (+258) 21 499917

Cel: (+258) 82 3016391

[f @CIP.Mozambique](#) [t @CIPMoz](#)

www.cipmoz.org | Maputo - Moçambique