



CONCESSÃO DE INFRA-ESTRUTURAS  
PARA A LOGÍSTICA DE LNG EM PALMA

# Multinacionais negoceiam contratos com implicações graves para o Estado

Crédito: jornaldiabo.com

- ANADARKO E ENI ESTÃO A APROVEITAR-SE DAS FRAGILIDADES DO GOVERNO DEVIDO À CRISE FINANCEIRA PARA FAZER VALER SUAS EXIGÊNCIAS
- MULTINACIONAIS EXIGEM USO EXCLUSIVO DE INFRA-ESTRUTURAS PORTUÁRIAS, O QUE PODE COMPROMETER O DESENVOLVIMENTO ECONÓMICO DA REGIÃO

## Introdução

As empresas multinacionais de pesquisa e exploração de gás natural na Bacia do Rovuma, lideradas pela americana Anadarko (área 1) e italiana Eni (área 4), estão a negociar com o Governo moçambicano contratos de concessão do Terminal Marítimo de Gás Natural Liquefeito (TMG-LNG) e de Instalação de Descarga de Materiais (*Material Offloading Facility* - MOF). Estas constituem infra-estruturas funda-

mentais para a logística do Gás Natural Liquefeito (LNG – na sigla em inglês). Entretanto, os termos contratuais propostos pelas concessionárias são problemáticos, com enorme potencial de comprometer o desenvolvimento económico, que se espera venha a ser gerado pela exploração de gás em Palma. Em Dezembro de 2014, a Anadarko e a Eni asseguraram condições especiais muito generosas na exploração do gás da Bacia do Rovuma, através do De-

creto<sup>1</sup> especial aplicável ao projecto de Gás Natural Liquefeito. Agora, as multinacionais avançam para a materialização dos benefícios alcançados, através de contratos respectivos.

O Decreto de LNG concede uma série de garantias e isenções legais que estão incluídos no regime jurídico aplicável aos contratos a serem assinados entre o Governo e as companhias para o estabelecimento dos termos e condições para a concepção, construção,

instalação da planta de liquefacção do gás, a propriedade, o financiamento, a operação e a manutenção do empreendimento, bem como o uso de poços, instalações e equipamento conexo em terra ou no mar, entre outras condições necessárias para o processamento, liquefacção, armazenamento, transporte, entrega e venda do gás natural proveniente dos depósitos das duas áreas da Bacia do Rovuma.

Em Fevereiro de 2015, o Centro de Integridade Pública (CIP) analisou o Decreto-Lei de LNG, debruçando-se

sobre quatro questões: estabilidade legal e fiscal, regime cambial, unificação das operações, os campos de gás e trabalho/conteúdo local<sup>2</sup>.

No presente documento, o CIP revela e problematiza algumas cláusulas propostas pelas multinacionais Eni e Anadarko, em contratos cuja negociação com o Governo moçambicano está em curso. O CIP teve acesso às propostas dos seguintes contratos:

- Contrato de Concessão relativo ao Terminal Marítimo de GNL na Península de Afungi, Baía

de Palma, Província de Cabo Delgado, Moçambique, entre o Governo da República de Moçambique e as concessionárias da Área 1 e da Área 4;

- *Concession Agreement for Materials Offloading Facility in the Afungi Peninsula, Palm Bay, Province of Cabo Delgado, Mozambique, Between the Government of the Republic of Mozambique and Area 1 Concessionaires & Area 4 Concessionaires.*

## Anadarko e Eni querem construir sua própria “base logística”

A Anadarko e Eni não querem usar a Base Logística de Pemba, infraestrutura em construção, proprietária da Portos de Cabo Delgado (ver caixa 1). As multinacionais pretendem construir o seu próprio Terminal Marítimo de LNG e a sua própria Instalação de Descarga de Materiais (*Material Offloading Facility - MOF*), infra-estruturas que constituem base logística de apoio à construção da planta de liquefacção do gás, bem como às operações

futuras durante a exploração de gás. Os dois empreendimentos deverão localizar-se numa parte da área do Terminal Portuário e Logístico de Palma, outrora concedida à empresa de capitais públicos, Portos de Cabo Delgado.

Com esta decisão, as multinacionais retiram à Portos de Cabo Delgado a área concedida pelo Governo, assim como esvaziam a importância da Base Logística de Pemba, uma vez que foi

concebida para desempenhar as mesmas funções que da TMG e MOF.

As exigências contratuais das multinacionais não se esgotam na concessão pela construção da sua própria base logística. A Eni e Anadarko propõem cláusulas problemáticas que, a passarem tal como propostas, têm potencial de comprometer o desenvolvimento inclusivo que se espera venha a ser gerado em Palma, com a exploração do gás natural da Bacia do Rovuma.

## Exigências das multinacionais para além do previsto no Decreto-Lei de LNG

Muitas das exigências que as multinacionais colocam agora em cláusulas contratuais para negociação com o Governo foram concedidas pelo Governo cessante, através do Decreto-Lei n. 2/2014, de 2 de Agosto, que estabelece o regime jurídico e contratual especial aplicável ao Projecto de Gás Natural Liquefeito nas Áreas 1 e 4 da Bacia do Rovuma. Parece, porém, que as multinacionais querem agora muito mais do que está previsto no Decreto-Lei, aproveitando-se das fragilidades do Governo, causadas pela crise financeira que o país atravessa.

O Governo está sedento de Investimento Directo Estrangeiro (IDE). O Ministro das Finanças disse, recentemente, em Maputo, numa palestra que proferiu no Cine-Teatro Gilberto Mendes, que o IDE baixou para cerca de 650 milhões de dólares no primeiro trimestre de 2016, quando compara-

do com os mais de 1 bilião de dólares alcançados no mesmo período de 2015.

A suspensão de desembolsos da ajuda externa pelos doadores e da parte do valor de empréstimo concedido ao Governo pelo FMI, num valor total de aproximadamente 500 milhões de dólares, deixou o Estado sem divisas, estando, por isso, sedento de investimento da Anadarko e Eni na Bacia do Rovuma.

Cientes da aflição do Governo, as multinacionais estão a aproveitar-se para tirar o máximo de benefícios nas concessões de infra-estruturas da logística do gás. Caso concreto é a concessão do Terminal Marítimo de GNL e do *Material Offloading Facility* às operadoras Eni e Anadarko. Está prevista no artigo 12 do Decreto-Lei do LNG. Aqui, o Governo procurou salvaguardar a participação da Portos de Cabo Delgado

na gestão e operação da Instalação de Descarga de Materiais ou *Material Offloading Facility*, conforme se estabelece no número 4, do artigo 12.

“Nos termos dos acordos necessários a celebrar, incluindo acordos parassociais, os operadores ao abrigo de cada Contrato de Concessão de Pesquisa e Produção e a PCD constituirão uma Entidade de Objecto Específico, cujo capital social será detido 40% pela PCD e em 30% por cada um dos referidos operadores, para a gestão e operação da instalação de descarga de material (*Material Offloading Facility*)” – Decreto-Lei do LNG.

Entretanto, as multinacionais Anadarko e Eni, descritas no artigo supracitado como “operadores”, pretendem obter mais concessões generosas do

<sup>1</sup> Decreto-Lei n. 2/2014, de 02 de Dezembro

<sup>2</sup> Nuvunga, A. & Mimbire, F. (2015) *Análise do Decreto-lei de LNG do Rovuma - Multinacionais Asseguram Termos Generosos*; CIP: Maputo



que as expressas no Decreto-Lei. Uma destas concessões é o afastamento da Portos de Cabo Delgado da gestão e operação da *Material Offloading Facility*. Na proposta de *Agreement for Materials Offloading Facility in the Afungi Peninsula (...) between the Government of the Republic of Mozambique and Area 1 Concessionaires & Area 4 Concessionaires* que as multinacionais levam à negociação com o Governo, a PCD não consta da gestão e operação da *Material Offloading Facility*.

Na cláusula 14.1 da proposta do contrato redigido na língua inglesa, propõe-se que as concessionárias da *Material Offloading Facility* serão as responsáveis pela operação, gestão e manutenção da MOF. As concessionárias referidas são a Eni e Anadarko e as demais empresas que participam na área 1 e 4. Desta forma, as multinacionais revelam o seu afastamento à ideia de constituição de Entidade de Objecto Específico, com participação de 40% da

Portos de Cabo Delgado, para a gestão e operação da *Material Offloading Facility*. Esta situação revela o evidente distanciamento das multinacionais com os termos acordados e concedidos pelo Governo, através do Decreto-Lei especial de LNG. Isto pode ser sinal de que as multinacionais querem e acreditam que podem obter termos contratuais muito mais generosos para além dos que já são conhecidos, expressos no Decreto-Lei.

## Concessão exclusiva: uma exigência com resultados nefastos

Outra pretensão das multinacionais Eni e Anadarko, que está a ser levada para a negociação com o Governo, é a cláusula de concessão exclusiva não somente das infra-estruturas mas, também, da área geográfica onde estas se localizam.

“Durante o prazo da concessão, o Governo não outorgará a terceiros, ou permitirá a existência de qualquer outra concessão dentro da Área de Concessão do Terminal Marítimo de GNL e ou área de exclusão definida no mapa...”, cláusula 7.2 da proposta do contrato de concessão de TMG.

Esta cláusula 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 multinacio-

nais é muito grande. A área de DUAT (Direito de Uso e Aproveitamento de Terra) do Terminal Portuário Logístico de Palma é de 7 000 hectares (quase que cobre toda a Baía de Palma). Naturalmente que nem toda esta área será usada para a instalação de TMG e MOF. Grande parte da área está reservada à futura expansão do projecto, o que raramente sucederá. Mas enquanto isso, o Governo – actual e futuros - fica impedido de dispor deste importante recurso (terra) indispensável para o desenvolvimento nacional.

Caso o Governo concorde com a atribuição do direito de uso exclusivo às concessionárias, penhora qualquer desenvolvimento das comunidades na região de Palma e bloqueia qualquer possibilidade de desenvolvimento da indústria doméstica (como previsto no Gás 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 infra-estruturas 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.

Todavia, caso as concessionárias consigam a concessão exclusiva que pretendem, toda e qualquer infra-estrutura que venha a ser erguida no local estará dependente de um prévio acordo entre as concessionárias e o Governo.

Moçambique já vive uma experiência negativa causada pela concessão exclusiva. É o caso da disputa actual entre a Trans African Concession (TRAC) e empresa Maputo Sul, gerida pelo Governo. A disputa está em torno da construção do nó de Mahlapsene, na zona de intercepção da Estrada Circular à EN4, na província de Maputo (ver caixa 2).

## Multinacionais não querem pagar taxas de concessão

Nos termos do artigo 6 do Decreto-Lei especial de LNG, “os empreendimentos da Bacia de Rovuma classificam-se como projectos de Grande Dimensão” definidos na Lei das PPP (Lei 15/2011, de 10 de Agosto).

A TMG e *Material Offloading Facility* enquadram-se nesta definição. Pela sua natureza, são concessões de tipo DBOT – Design, Build, Operate, and Transfer (conceber, construir, operar e transferir). Significa que as multinacionais irão conceber, construir, operar e, por fim, transferir as infra-estruturas de volta à entidade concedente, o Es-

tado moçambicano.

Neste tipo de concessões, normalmente paga-se uma taxa de concessão à autoridade concedente (entidade pública) denominada *Concession Fee* ou taxa de concessão. Trata-se de valor monetário que é negociado e fixado no contrato de concessão, destinado à substituição dos activos depois da devolução da infra-estrutura, ao fim da concessão.

As multinacionais Anadarko e Eni não pretendem pagar estas taxas. Nas propostas de contratos da TMG e MOF propõem não pagamento de qualquer taxa de concessão.

*“In view of the private dedicated nature of the MOF Concession to the Rovuma Basin project, no Consideration or concession fee is due or payable by the MOF Concessionaire to the Grant Authority for the granting and maintenance of the MOF Concession, either in the form of an entry fee, a fixed fee, a variable fee or in any other form”*

– cláusula 12 da proposta de contrato entre as concessionárias da área 1, área 4 e o Governo moçambicano para a concessão da MOF.

## Caixa 1

### Problemática Portos de Cabo Delgado deixada de fora?

Em 2013, o Governo criou a empresa Portos de Cabo Delgado, Sociedade Anónima (PCD, SA), com o objectivo evidente de participar na logística portuária da exploração de gás. A PCD é uma empresa de capitais 100% públicos mas criada como sociedade anónima. Isto permite que a qualquer momento e sem prévia autorização do Governo ou da Assembleia da República a PCD possa vender parte das suas acções para privados.

Em 2013, o Conselho de Ministros autorizou a negociação dos terminais portuários e logísticos, na forma de parceria público-privada, com a PCD, sociedade constituída pelas empresas públicas Caminhos de Ferro de Moçambique (50%) e ENH (50%). Aquando dessa negociação, a PCD ainda não existia. Veio a ser criada em Maio de 2013.

Tudo indicava que a PCD tinha sido constituída para singrar na área de logística portuária de hidrocarbonetos. Tendo como acionistas os CFM, empresa que representa os interesses do Estado na área ferro-portuária e a ENH (50%), que por sua vez representa interesses do Estado no sector dos hidrocarbonetos, a PCD foi concessionada, no dia 23 de Janeiro de 2014 (com assinatura de contrato), com particular incidência para os Terminais Portuários e Logísticos de Pemba e Palma, na província de Cabo Delgado.

Por ser a PCD uma empresa 100% de capitais públicos, a concessão sem concurso não foi alvo de grande contestação pública. Entretanto, a PCD não tinha capacidade técnica nem financeira para concretizar os seus objectivos. Assim, recorreu à subcontratação de uma terceira empresa para lhe prestar serviços. Trata-se de um consórcio formado pela ENH Logistics – uma subsidiária da ENH - e a Orleans Invest, uma empresa nigeriana descrita como “líder nos projectos logísticos de gás e petróleo” mas que também consta de relatórios do Senado norte-americano como “responsável pela exportação ilegal de dinheiro de corrupção de *offshore* da Nigéria e de outros países do mundo para os Estados Unidos da América”<sup>3</sup>.

O consórcio formado é a ENH *Integrated Logistic Services* (ENHILS). A subcontratação de um terceiro para a realização de serviços especializados não é em si problema. É normal em muitos países. O problemático é a violação da lei, pois a subcontratação aconteceu sem concurso público.

Na ocasião, a PCD disse em entrevista ao CIP<sup>4</sup> que não houve tempo para concurso uma vez que as obras deviam iniciar até ao final daquele ano (2014), sob pena de afectar o calendário fixado pelo Governo.

Ao que tudo indicava, a pretensão do Governo era ter a base logística estabelecida até 2016, de modo a apoiar o processo de construção da planta de liquefacção do gás natural em Palma, cujas operações esperava-se, na altura, iniciassem em 2018.

## Caixa 2

### A experiência amarga da TRAC que bloqueou a Estrada Circular

A Trans African Concession (TRAC), concessionária da Estrada Nacional Número 4 (N4), está a impedir a construção do nó de Tchumene, no município da Matola, que ligaria a Estrada Circular à N4. A TRAC usou blocos gigantes de betão para bloquear a zona de acesso da Estrada Circular à N4, exigindo um acordo prévio para que haja intercepção entre as duas vias.

O Governo, a TRAC e a Maputo Sul nunca prestaram esclarecimentos públicos sobre o que está por detrás do bloqueio. Sabe-se, porém, que a TRAC exige pagamento de elevadas somas de dinheiro para que possa autorizar a Maputo-Sul, empresa responsável pela construção e gestão da Estrada Circular, a trabalhar em terreno de concessão exclusiva da TRAC.

Sucedo isto porque o terreno nas bermas da N4 foi concedido a título exclusivo à TRAC, através de contrato de 30 anos, que dura até 2027. Assim, qualquer actividade que se deseje efectuar na área de concessão da N4 deve ser previamente autorizada pela TRAC.

No fundo, a preocupação da TRAC com a Estrada Circular é de esta via escoar parte significativo de tráfego proveniente de Ressano Garcia com direcção a Marracuene, desviando-o da portagem de Maputo e assim afectando, negativamente, as receitas da concessionária.

Mas se a TRAC não tivesse concessão exclusiva da área arredor da estrada não teria poder para bloquear o acesso da Estrada Circular à N4.

Na verdade, a área onde a TRAC colocou bloqueios no acesso da Estrada Circular à N4 é um terreno ocioso, nunca utilizado pela TRAC, mas do qual detém poder de uso exclusivo.

A experiência amarga da TRAC poder-se-á replicar na Península de Afungi, na área de concessão da TMG, *Material Offloading Facility* e respectivas áreas de exclusão que as multinacionais exigem concessão exclusiva. Durante as dezenas de anos em que tais áreas estarão sob concessão da Eni e Anadarko, estas empresas terão o poder de impedir que qualquer outro projecto decorra na área, independentemente da sua importância sócio-económica para o país.

<sup>3</sup> PERMANENT SUBCOMMITTEE ON INVESTIGATIONS, Committee on Homeland Security and Governmental Affairs: KEEPING FOREIGN CORRUPTION OUT OF THE UNITED STATES: FOUR CASE HISTORIES: Washington DC, 2010.

<sup>4</sup> Mimbire, F. e Nhamire, B. (2014) **Seguindo pegadas de Angola - Importante projecto logístico para a viabilização de liquefacção de gás natural em Cabo Delgado concessionado sem transparência; CIP: Maputo**

## Outras concessionárias pagam taxa de concessão de infra-estruturas de PPP

Diferentemente da Eni e Anadarko que se recusam a pagar qualquer taxa pela concessão de infra-estruturas em modelo de PPP, as outras concessionárias de projectos similares comprometeram-se a pagar as taxas de concessão. Tais são os casos da Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN), que pagará taxas relativas à concessão da Linha Férrea do Norte, e da Estradas do Zambeze, que também pagará taxas relativas à concessão de 700 quilómetros de estradas e duas pontes na província de Tete.

### Pagamentos da CDN

A Corredor de Desenvolvimento do Norte (CDN) paga diversas taxas pela concessão da Linha do Norte, designadamente:

“**Retribuição Inicial** no valor de um milhão e quinhentos mil dólares (USD 1.500.000,00), pagável à autoridade concedente na data de tomada de posse (10 de Janeiro de 2005);

**Retribuição de Execução** a pagar anualmente a partir da data de concessão até ao término do contrato. Esta retribuição subdivide-se em:

**Renda Fixa**, no valor de um milhão e quinhentos mil dólares a partir do segundo ano da concessão ao quinto ano; o valor da renda sobe para dois milhões e quinhentos mil dólares por ano, a partir do sexto até ao décimo ano; a partir do décimo primeiro ano até ao décimo quinto (último da concessão) o valor da renda fixa passa para três milhões de dólares. A retribuição de Execução é ajustável com base no Índice de Preços dos Estados Unidos da América (EUA) e com base na inflação publicada pelo Bureau de Estatística Laboral dos EUA e tem “período de carência que será o primeiro ano da operação”.

**Renda Variável**, que é cobrada em função do volume de negócios anual da sociedade (CDN) e é crescente ao longo do tempo. É de 5% das receitas brutas do primeiro ao quinto ano; de 7,5% das receitas brutas do sexto ao décimo ano; é de 10% das receitas brutas do décimo primeiro ao décimo quinto ano”.

### Pagamentos da Estradas do Zambeze

A Sociedade Estradas do Zambeze comprometeu-se contratualmente a pagar as seguintes taxas:

**Taxa Fixa**, no montante anual equivalente a EUR 1 000 000, 00 (um milhão de Euros), com início no ano de 2013;

**Taxa Variável**, correspondente a: – 5% (cinco por cento) da receita mensal durante o período de pagamento dos reembolsos do Acordo de Retrocessão da Linha de Crédito Concessional; – 10% (dez por cento) após o termo de pagamento dos reembolsos do Acordo de Retrocessão da referida Linha de Crédito.

<sup>5</sup>Art. 2.5.2.1 do Contrato de Concessão da Linha Férrea do Norte

# CIP

## Partners



## Informação Editorial

**Director:** Adriano Nuvunga

**Autor:** Borges Nhamire

**Equipa Técnica do CIP:** Anastácio Bibiane, Baltazar Fael, Borges Nhamire, Celeste Filipe, Edson Cortez, Egídio Rego, Fátima Mimbire, Jorge Matine, Stélio Bila.

**Assistente de Programas:** Nélia Nhacume

**Propriedade:** Centro de Integridade Pública

**Layout e Montagem:** suaimagem

### Contacto:

Center for Public Integrity (Centro de Integridade Pública, CIP)

Bairro da Coop, Rua B, Número 79

Maputo - Moçambique

Tel.: +258 21 41 66 25

Cell: +258 82 301 6391

Fax: +258 21 41 66 16

E-mail: [cip@cip.org.mz](mailto:cip@cip.org.mz)

Website: [www.cip.org.mz](http://www.cip.org.mz)