

2.3 Equipamentos colectivos

As matrizes de equipamentos colectivos existentes e previstos a curto e médio/longo prazo, deverão correlacionar-se com os dados da hierarquização dos centros urbanos presente e definida para o futuro.

Como existem, e existirão por algum tempo, fortes carências no domínio dos equipamentos colectivos, importa definir, por via da política de transportes, padrões mínimos de acessibilidade; isto é, em certa medida, estas carências podem ser compensadas pelas oportunidades de transportes para pessoas e bens, por forma a permitir acesso equitativo a todas as populações aos equipamentos colectivos essenciais.

Esta solução pode, em certa medida, contrariar a política de liberalização dos transportes; ou seja, o mercado poderá, não garantir estes padrões de acessibilidade. Isto significará, e sobretudo nos transportes marítimos, incentivar ou providenciar serviços mínimos. Este facto pode justificar a manutenção de um sector público ou misto de transportes, embora nunca em condições monopolísticas.

Da definição dos padrões mínimos de acessibilidade será parte importante a garantia de regularidade e a previsibilidade das frequências, pese embora as variações condicionadas por factores não controláveis (por exemplo, as características do mar que dificultam serviços com horários rigorosos).

Esta previsibilidade e regularidade constituirá um incentivo forte para a produção de bens não consumidos localmente, e que poderão passar a ser distribuídos na região ou entre regiões - caso especial dos bens perecíveis do sector primário.

Também para aumentar a oportunidade de acesso aos equipamentos educativos, de saúde e de lazer, e sobretudo dada as características geográficas de Cabo Verde, o nível de serviço dos transportes é um factor crucial.

O isolamento de partes significativas da população por falta de estradas de distribuição e sobretudo a separação dos territórios pelo mar, que não permite, em grande parte, ser vencido por meios individuais de transporte, implica uma política que favoreça a promoção

de infraestruturas terrestres nas áreas mal servidas e um papel forte dos transportes colectivos entre as ilhas.

2.4 Habitacao

A nova politica habitacional eliminará a intervençao do Estado como construtor directo e gestor do parque habitacional, alienando o patrimonio a favor das populações.

A actividade da Administracao Pública concentrar-se-á no dominio das medidas de enquadramento e incentivos. Isto implica, por um lado, uma grande valorizacao dos recursos humanos por forma a capacitá-los para estas tarefas e, por outro, a criaçao de instrumentos financeiros e a capacidade de gerar capitais públicos e privados para financiamento da habitacao.

A utilizacao dos recursos disponiveis não na construcção directa, mas na forma acima referida, permitirá um efeito multiplicador, atingindo uma população muito mais vasta que no passado.

A intervençao do Estado na disponibilizacao de fundos para empréstimos será veiculada no sentido de favorecer as populações de fracos recursos que não conseguem aceder ao mercado, sem no entanto promover actuações distorcedoras do funcionamento do mesmo mercado.

3. IMPLEMENTACAO: ACTORES DO SECTOR

A politica de desenvolvimento dos transportes passa fundamentalmente pelo desenvolvimento da iniciativa privada, o que obriga a uma revisao profunda do papel do MIT. Este deverá privilegiar as seguintes funções:

- definir as politicas de desenvolvimento do sector no quadro da politica de desenvolvimento global e produzir e velar pelo cumprimento de legislacao e regulamentacao de enquadramento;
- promover e acompanhar activamente a construcção e manutençao das infraestruturas, as quais se manterão como propriedade pública.
- promover e enquadrar a iniciativa privada

- promover a formação dos quadros do MIT e das Empresas Públicas em conformidade com a redefinição do seu papel e dos quadros empresariais e da mão-de-obra das unidades produtivas existentes e futuras.

As actividades de construção, manutenção e exploração de infraestruturas e transportes será preferencialmente confiada à iniciativa privada, embora uma participação do sector público estatal ou das autarquias se poderá manter nas actividades consideradas estratégicas ou nos serviços considerados indispensáveis, ou transitoriamente, até os subsectores poderem ser confiados a iniciativa privada.

A exploração dos modos de transporte existentes - rodoviário, marítimo e aéreo - será feita, tanto que possível, em regime de concessão ou de autorização. O MIT garantirá o livre acesso ao mercado mediante concurso ou outras formas, salvaguardando o necessário licenciamento dos meios a utilizar.

O forte crescimento da actividade das empresas privadas que com esta política se espera obter deverá absorver a mão de obra do sector e ainda, com destaque especial, uma parte do pessoal das FAIMO. Incentivos especiais serão dados à criação de postos de trabalho que favorecem o acesso dos integrantes das FAIMO's. O aparecimento de pequenas empresas de manutenção de estradas ou outras infraestruturas, constituídas por ex-trabalhadores das FAIMO que mostrem capacidade de iniciativa, será promovido com o fim de minimizar os efeitos da progressiva extinção dessas frentes.

4. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

A política definida para o sector será materializada através de um conjunto de acções e de investimentos. Em termos agregados, a sua ventilação por subsectores é a seguinte:

Subsector	Investimento	
	Valor(10 ⁶ ECV)	%
Ordenamento do Território	100	0.7
Infraestruturas de transportes	8'749	64.3
estudos	(212)	(1.5)
estradas	(1'870)	(13.7)
portos e transp. marít.	(3'471)	(25.4)
aeroportos	(3'196)	(23.5)
Saneamento básico (incluindo estudos)	1'492	11.0
Urbanismo	617	4.5
Habitação	1'023	7.5
Equipamentos colectivos	1'639	12.0
Total	13'620	100.0

Nos pontos seguintes apresentam-se os programas de maior significado para a prossecução dos objectivos fixados.

4.1 Ordenamento do território

Para atingir os objectivos de estruturação do espaço nacional serão utilizados como instrumentos de ordenamento os PROT (Planos Regionais de Ordenamento do Território) e os PDM (Planos de Desenvolvimento Municipal).

Para o período do III PND deverão ser elaborados:

- PROT S.Vicente/S.Antao (30 meses, com início em 1992, 15 milhões de escudos)
- PROT Fogo/Brava (8 meses, com início em 1992, 8 milhões de escudos)
- PROT Sal/Boavista (24 meses, com início em 1993, 10 milhões de escudos)
- PDM para todos os municípios do país (entre 1992 e 1995, num total de 189 milhões de escudos)

Ainda em termos de desenvolvimento urbano estão

previstos diversos projectos de infraestruturização urbana que se estendem durante o período do Plano, e que totalizam 1'537 milhões de escudos.

4.2 Infraestruturas de transportes

Durante o período do III PND a construção, melhoria e manutenção de infraestruturas de transporte será objecto de uma atenção especial, dada a sua importância para a prossecução dos objectivos definidos de integração regional, inter-regional e internacional e de melhoria da qualidade de vida. Assim, estão contemplados os seguintes projectos:

a. Estradas

- Construção de 7 quilómetros novos, entre 1993 e 1994, num total de 157 milhões de escudos;
- Reabilitação de 247 quilómetros, entre 1993 e 1996, num total de 460 milhões de escudos;
- Melhoramento de 64 quilómetros, entre 1993 e 1996, num total de 423 milhões de escudos;
- Aumento da segurança rodoviária em 234 quilómetros, entre 1993 e 1996, num total de 451 milhões de escudos;
- Manutenção contínua da rede rodoviária, orçamentada em 379 milhões de escudos.

b. Portos

- Construção de portos regionais (Maio, Boavista, Fogo e Brava) entre 1993 e 1995, num total de 2,240 milhões de escudos;
- Modernização do Porto Grande, S.Vicente, entre 1993 e 1994, num total de 680 mil milhares de escudos;

c. Aeroportos

c.1 Internacionais

- Reparações e melhorias no aeroporto A.Cabral, no Sal, entre 1992 e 1993, 670 milhões de escudos;
- Construção de um aeroporto internacional na Praia, de 1992 a 1995, 1,820 milhões de escudos;

c.2 Regionais

- Reparações e beneficiações de diversos aeroportos regionais, entre 1992 e 1995, num total de 606 milhões de escudos;

4.3 Saneamento Básico

Os objectivos definidos na política de Saneamento básico deram origem à identificação dos seguintes projectos principais:

- Plano Sanitário da Praia, em curso desde 1991 e que se prolongará até 1994, num total de 450 milhões de escudos;
- Plano Sanitário do Mindelo, a realizar em 1992 e 1993, e que importará em 800 milhões de escudos.
- Estudos para os Planos Sanitários para 19 centros urbanos secundários, cujos estudos decorrerão entre 1992 e 1993, totalizando 62 milhões de escudos. Prevê-se um montante de 180 milhões de escudos para intervenção pontuais no âmbito de saneamento dos centros secundários, independentemente dos valores a apurar para a execução dos projectos.

4.4 Equipamentos colectivos

Os equipamentos colectivos referem-se a edifícios habitacionais e não habitacionais, destacando-se nos segundos as infraestruturas de educação, de saúde e de desporto e lazer.

a. Edifícios habitacionais

O III PND prevê um financiamento à construção de 1'023 milhões de escudos

b. Edifícios não habitacionais

Atingiram um investimento de 1'639 milhões de escudos, com a seguinte repartição:

- | | |
|---------------------------------------|-------|
| - Infraestruturas educacionais, | 1'106 |
| - Infraestruturas de saúde, | 410 |
| - Infraestruturas de desporto e lazer | 123 |

5. INSTRUMENTOS E ENQUADRAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO

Para a implementação da nova política de infraestruturas e transportes apresentada, que decorre de uma nova concepção do sistema económico e da política de desenvolvimento, é imperativo criar um conjunto de instrumentos e garantir o enquadramento que corresponda a esta mudança.

No presente ponto retomam-se de forma sistematizada e sintética os principais aspectos dessa mudança, e que foram apresentados nos pontos anteriores.

As medidas a seguir mencionadas têm sobretudo um aspecto institucional, que pressupõe uma adequação dos Recursos Humanos e a progressiva tomada de consciência pelos actores envolvidos da necessidade de transformar atitudes e mentalidades.

Estas medidas têm um custo reduzido em relação ao valor dos investimentos envolvidos, mas o seu baixo valor não poderá ser motivo para descuidar a disponibilização dos recursos necessários.

5.1 Legislação/regulamentação

A nova concepção do papel do Estado e da iniciativa privada implica a revisão dos instrumentos de regulamentação e enquadramento das actividades de transportes, construção, habitação, saneamento básico e ambiente, por forma a que o Estado fique cabalmente habilitado para garantir perante todos os actores envolvidos a transparência e equitatividade dos processos. Além da necessária revisão da legislação, está aqui em causa a tipificação e promoção de, por exemplo, contratos de gestão, contratos-programa ou guias orientadores de actividades assumidas por terceiros.

5.2 Modelos de gestão

A implantação da nova lógica que se está a imprimir ao sector implica uma redefinição dos papéis dos diferentes actores intervenientes no sistema.

Desde logo o próprio MIT, que está em processo de reorganização interna, devendo ter a sua Lei Orgânica revista brevemente. A sua acção passará a ser essencialmente virada para o ordenamento e gestão do sistema, através da produção de normas e regulamentos, em desfavor da tradicional intervenção directa como unidade económica, a qual passará progressivamente para as mãos da iniciativa privada, conforme esta se for estruturando. Deverá ainda ser potenciada a capacidade de planeamento e controlo de execução, endógena e coerentemente integrada na actividade do Ministério enquanto sistema.

As empresas públicas são progressivamente privatizadas, no quadro geral da programa de reestruturação do sector público empresarial, consoante a iniciativa privada for capaz de assumir o papel que às EP's vêm desempenhando. Pese embora o facto de haver actividades, tais como o transporte aéreo ou a gestão dos aeroportos, nas quais o Estado manterá por mais algum tempo um papel importante. Na fase transitória promover-se-á a existência de contratos de gestão e/ou contratos programa, como forma de assegurar autonomia de gestão e maior eficiência na definição e controlo de execução dos objectivos e metas.

Finalmente, as autarquias terão o apoio do MIT no sentido de conquistar a necessária autonomia técnica no âmbito da política geral que as abrange.

5.3 Incentivos

A estratégia de promoção da iniciativa privada choca com a fragilidade dos agentes económicos existentes. Por isso será irrealista contar com a estruturação da economia a partir da iniciativa privada, se esta não for incentivada a assumir riscos e apoiada pelos poderes públicos. Prevê-se assim, e em articulação com a política macro-económica geral, a criação de sistemas de incentivo fiscais e de crédito, entre outros.

Também o investimento estrangeiro se afigura essencial, sendo orientação geral a promoção de associações com parceiros nacionais, como forma de consolidação do sector privado nacional, nomeadamente através da transferência de know-how tecnológico e de gestão, e da obtenção dos capitais necessários aos investimentos que se deverão realizar.

Um apoio de especial relevância respeita à promoção de pequenas empresas . Esta linha de acção assume a sua importância por constituir uma forma muito eficiente de criação dos postos de trabalho necessários para absorver o desemprego que deverá surgir como consequência da reestruturação em curso.

5.4 Formação e Informação

A capacitação da tecno-estrutura nacional é um dos factores críticos de sucesso do processo de transformação da economia de Cabo Verde. No sector, importa promover a formação dos técnicos nacionais, seja os dos organismos da Administração Central ou Local, seja ainda os das empresas.

Neste sentido, e no que se refere à Administração, privilegiar-se-à a formação em serviço (on job training), aproveitando ao máximo a Assistência Técnica, e a organização de cursos utilizando a capacidade nacional de formação e/ou recorrendo a formadores expatriados. Assim, este conceito de formação utilizando ao máximo os recursos internamente disponíveis, permitirá diminuir o recurso a formação no exterior, e aumentar o número de beneficiários.

Por outro lado, o funcionamento eficiente do sistema impõe a disponibilização de informação. Esta questão prende-se com desenvolvimento do sistema de informação do MIT, imprescindível para a sua reestruturação, e que permitirá promover a comunicação com os diferentes actores.

OFFSET — INCV