



TÉCNICO LISBOA

A Regulação do Serviço de Transporte Marítimo: o Caso de Cabo Verde

Malene Alais Barbosa Almeida

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Engenharia e Gestão Industrial

Orientador: Prof. Rui Domingos Ribeiro da Cunha Marques

Júri

Presidente: Prof. José Rui de Matos Figueira

Orientador: Prof. Rui Domingos Ribeiro da Cunha Marques

Vogal: Prof^a Maria Margarida Martelo Catalão Lopes de Oliveira Pires Pina

Abril 2018

Resumo

Os transportes marítimos, aéreo e terrestres, desempenham um importante papel no desenvolvimento de qualquer economia. Hoje, mais do que nunca, devido ao fenómeno da globalização que o mundo atravessa, o transporte marítimo é fundamental para países insulares, como é o caso de Cabo Verde.

O sector do transporte marítimo em Cabo Verde padece, todavia, de várias deficiências. A indisponibilidade de infraestruturas apropriadas, o incumprimento de horários, e a inexistência de carreiras regulares são, entre outros, alguns exemplos de carências existentes, que afetam a *performance* do país e o dia-a-dia dos utilizadores deste serviço. Não sendo uma justificação para o atual estado da situação, constrangimentos orçamentais têm ditado outras prioridades no sector público, que, por isso, tem descorado o serviço do transporte marítimo.

Este sector, pelo papel que representa no desenvolvimento social e económico do país, de coesão e de união do país, reclama por melhorias significativas e urgentes.

Um importante passo foi dado no início deste século, com a liberalização do serviço de transporte marítimo. Contudo, não foram, todavia, tomadas medidas de regulação do sector, o que vem contribuindo para que ainda hoje, as ligações marítimas inter-ilhas sejam deficitárias, pouco atrativas para o sector privado e não sejam realizadas com qualidade e garantia necessárias. A atual situação não pode continuar devendo o Governo de Cabo Verde intervir de forma a garantir a satisfação das necessidades básicas de transporte, promover a integração e o desenvolvimento das suas ilhas e das suas populações.

A regulação económica e social do serviço de transporte marítimo em Cabo Verde, é importante e deve ser assumida como tal, o mais urgente possível para reduzir, ou eliminar, as falhas de mercado existentes.

É neste sentido que esta dissertação propõe um modelo regulatório a ser implementado e que poderá servir os interesses das populações e do país, garantindo assim, que os serviços de interesse económico geral sejam assegurados de forma adequada.

O modelo regulatório apresentado nesta dissertação assenta-se na regulação por limite de preços (em inglês, *price cap regulation*) consistindo na fixação de um teto máximo para o preço que a entidade regulada pode aplicar durante um período tempo determinado, no caso, de três anos, calculada através do Método de Produtividade Total dos Fatores (PTF).

Palavras-Chaves: Regulação Económica e Social; Regulação por Limite de Preços (*Price Cap*); Serviço de Transporte Marítimo; Cabo Verde; Países Insulares; Índice de Törnqvist

Abstract

Due to the globalization phenomenon that the world faces nowadays, the maritime, land and air transports together play an important role on the development of any economy. In particular, the maritime transport is crucial to island countries, such as Cape Verde.

The maritime transport sector in Cape Verde, suffers from various deficiencies. The unavailability of appropriate infrastructures and the inexistence of scheduled timetables are, among others, some examples of the shortcomings that affect the country's performance and everyday life of the users of this service. Budgetary constraints that have led to the establishment of other priorities in the public sector have conducted the country to the present penurious status of the maritime transport sector.

The maritime transport service, for the role it plays in social and economic development of the country, such as, cohesion and unity, calls for significant and urgent improvements.

An important step was taken in the beginning of this century, with the liberalization of the maritime transport service. However, at the time, appropriate regulatory measures weren't taken into account, which still contributes to poor and low-quality service of an unprofitable inter-island maritime service. This situation cannot continue and demands for a quick intervention by the Government in order to ensure the basic needs of transport and foster the integration and development of their islands and populations.

The economic and social regulation of maritime transport service in Cape Verde is important and should therefore be pursued as soon as possible to reduce or eliminate existing market failures.

It is with this prospect that this thesis proposes the implementation of a regulatory model which should serve the interests of the people and of the country, and ensure that general economic interests will not be further compromised.

The regulatory model proposed in this thesis is based on price cap regulation, which consists in fixing a maximum price that the regulated entity may apply for a period, in the case three years, calculated using the Total Productivity Factor method (PTF).

Key Words: Economic and Social Regulation; Price Cap Regulation; Maritime Transport Service; Cape Verde; Island Countries; Törnqvist Index

Agradecimentos

Ao meu orientador, Prof. Rui Cunha Marques, por me ter sugerido este tema e ainda, pelo entusiasmo, motivação que dispensou durante o processo, cujo principal objetivo é ajudar o desenvolvimento do meu país, Cabo Verde. Gostaria ainda de realçar a sempre boa disposição, a disponibilidade, e os conselhos que me prestou ao longo da elaboração desta dissertação.

Em especial ao meu Pai e minha Mãe, pela paciência, afeto, carinho, compreensão, pelo tempo que não lhes concedi, mas sobretudo, por estarem sempre lá por mim e pelo exemplo de vida que sempre foram e serão para mim.

Gostaria também, de agradecer a todos os que de uma forma ou de outra ajudaram-me na recolha de informação da presente dissertação. Em especial os meus agradecimentos vão para o Eng. José Fortes, quem não conhecia, mas que foi de uma abertura inigualável e desinteressada, e ainda, ao meu Padrinho. A minha gratidão pela vossa contribuição fica aqui registada.

Aos meus colegas da faculdade que percorreram este caminho comigo e estiveram lá sempre por mim, pelas horas despendidas na biblioteca, especialmente a Inês, a Joyce e o Miguel, espero que a nossa amizade perdure e que muito possamos ainda oferecer uns aos outros.

Ao meu namorado Marco e demais familiares, minha irmã e meu irmão, avós, tios, primos, e sobrinhas Petra e Índia.

A todos os meus amigos, especialmente a Aylin, o Jason, a Jenny, a Keula, a Leslie, a Márcia, o Mikhail, a Soraya, a Sheila, a Tânia e a Tchior fica aqui a minha dedicação.

Conteúdo

1. INTRODUÇÃO	1
1.1. ENQUADRAMENTO	1
1.2. OBJETIVOS.....	2
1.3. METODOLOGIA.....	2
1.4. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	2
2. O SECTOR DOS TRANSPORTES E O TRANSPORTE MARÍTIMO EM PARTICULAR.....	5
2.1. O SECTOR DOS TRANSPORTES	5
2.2. TRANSPORTE MARÍTIMO EM PARTICULAR.....	6
2.2.1. PORTOS	6
2.2.2. AUTORIDADES PORTUÁRIAS	7
2.2.3. MODELOS DE GESTÃO DOS PORTOS.....	8
2.2.3.1. Landlord Port	8
2.2.3.2. Tool Port.....	10
2.2.3.3. Porto de Serviço Público.....	10
2.2.3.4. Porto Privado	10
3. A NECESSIDADE DE REGULAÇÃO DO SECTOR DOS TRANSPORTES.....	13
3.1. O CONCEITO DE REGULAÇÃO.....	13
3.1.1. TEORIA DO INTERESSE PÚBLICO	14
3.1.2. TEORIA DOS GRUPOS DE INTERESSE	14
3.1.3. TEORIA DA ESCOLHA PÚBLICA	15
3.2. O PORQUÊ DA REGULAÇÃO NO SECTOR DE TRANSPORTES	15
3.2.1. Externalidades.....	16
3.2.2. Poder do Monopólio.....	16
3.2.3. Assimetria de Informação	17
3.3. MÉTODOS DE REGULAÇÃO ECONÓMICA	17
3.3.1. REGULAÇÃO POR TAXA DE REMUNERAÇÃO	17
3.3.2. REGULAÇÃO POR INCENTIVOS DE DESEMPENHO	19
3.3.2.1. Regulação por Limite de Preços.....	19
3.3.2.2. Regulação por Limite de Receitas.....	22
3.3.2.3. Regulação por Comparação.....	22
4. CABO VERDE E O SECTOR DE TRANSPORTES.....	23
4.1. O PAÍS CHAMADO CABO VERDE	23
4.2. TRANSPORTE RODOVIÁRIO EM CABO VERDE	24
4.3. TRANSPORTE AÉREO EM CABO VERDE	25
4.4. TRANSPORTE MARÍTIMO EM CABO VERDE.....	27
4.4.1. INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS EXISTENTES	29
4.4.2. Autoridade Portuária.....	32
4.4.3. ROTAS.....	33
4.5. REGULAÇÃO EM CABO VERDE	34
4.5.1. REGULAÇÃO DO SECTOR DO TRANSPORTE MARÍTIMO EM CABO VERDE	36
4.5.1.1. Obrigação de Serviço Público	37
4.5.1.2. Controlo da Qualidade do Serviço	38
4.5.1.3. Estabelecimento de Preços e Tarifas	39
5. REGULAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO NOUTRAS REALIDADES INSULARES.....	41
5.1. O CASO DOS AÇORES.....	41

5.1.1.	REGULAÇÃO ECONÓMICA E SOCIAL	41
5.1.1.1.	Obrigações de Serviço Público	42
5.1.1.2.	Controlo da Qualidade do Serviço	44
5.1.1.3.	Estabelecimento de Preços e Tarifas	44
5.2.	O CASO DAS ILHAS CANÁRIAS.....	45
5.2.1.	REGULAÇÃO ECONÓMICA E SOCIAL	45
5.2.1.1.	Obrigações de Serviço Público	46
5.2.1.2.	Controlo da Qualidade do Serviço	48
5.2.1.3.	Estabelecimento de Preços e Tarifas	49
5.3.	ANÁLISE COMPARATIVA ENTRE AÇORES E ILHAS CANÁRIAS.....	49
5.3.1.	OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO	50
5.3.2.	ESTABELECIMENTO DE PREÇOS E TARIFAS.....	51
5.3.3.	CONTROLO DA QUALIDADE DO SERVIÇO	52
6.	REGULAÇÃO PARA O SERVIÇO DE CABOTAGEM EM CABO VERDE.....	55
6.1.	MODELO REGULATÓRIO.....	56
6.1.1.	CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	56
6.1.2.	OBRIGAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO	57
6.1.3.	CONTROLO DA QUALIDADE DO SERVIÇO	60
6.1.4.	ESTABELECIMENTO DE PREÇOS E TARIFAS.....	62
6.1.4.1.	Determinação do fator X.....	63
6.1.4.2.	Procura pelo transporte marítimo de cabotagem.....	66
7.	CONCLUSÕES	77
7.1.	SÍNTESE CONCLUSIVA	77
7.2.	LIMITAÇÕES	78
7.3.	DESENVOLVIMENTOS FUTUROS	79
	BIBLIOGRAFIA	81
	ANEXOS	85
	ANEXO 1: EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ENTRE 2010 E 2014.....	85
	ANEXO 2: EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE MERCADORIAS (TONELADAS) ENTRE 2010 E 2014	85
	ANEXO 3: DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS DA CVFF ENTRE 2011 E 2014 (MILHARES DE ECV)	86
	ANEXO 4: BALANÇO DA CVFF ENTRE 2011 E 2014 (MILHARES DE ECV)	87
	ANEXO 5: TAXA DE INFLAÇÃO, IPC E IPC – TRANSPORTES, ENTRE 2010 E 2014	87
	ANEXO 6: MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NAS LIGAÇÕES EFETUADAS PELA CVFF, ENTRE 2011 E 2014 (TONELADAS)	88
	ANEXO 7: MOVIMENTAÇÃO DE PASSAGEIROS NAS LIGAÇÕES EFETUADAS PELA CVFF, ENTRE 2011 E 2014	88
	ANEXO 8: NÚMERO DE LIGAÇÕES EFETUADAS PELA CVFF, ENTRE 2011 E 2014	88
	ANEXO 9: NÚMERO DE RECURSOS HUMANOS EXISTENTES NA CVFF, ENTRE 2011 E 2014.....	89

Lista de Tabelas

Tabela 1: Resumo dos modelos de gestão de portos	11
Tabela 2: Principais técnicas de <i>benchmarking</i> para a determinação da eficiência	22
Tabela 3: Resumo das embarcações de cabotagem em Cabo Verde.....	28
Tabela 4: Caracterização da frequência das rotas nacionais regulares	34
Tabela 5: Rotas, frequência, capacidade mínima para as rotas subsidiadas	37
Tabela 6: Tarifas de diferentes tipos de mercadorias	39
Tabela 7: Tarifas dos animais vivos	39
Tabela 8: Tarifas dos passageiros	40
Tabela 9: Variáveis obtidas entre 2011 e 2014	65
Tabela 10: Resultados obtidos da análise efetuada, valores acumulativos.....	65
Tabela 11: Principais resultados estatísticos obtidos da amostra estudada.	65
Tabela 12: Procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2015-2030	69
Tabela 13: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2015.....	70
Tabela 14: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2020.....	70
Tabela 15: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2025.....	71
Tabela 16: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2030.....	71
Tabela 17: Procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2015-2030	72
Tabela 18: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2015. 73	
Tabela 19: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2020. 73	
Tabela 20: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2025. 74	
Tabela 21: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2030. 74	

Lista de Fórmulas

Equação 1: Regulação por taxa de remuneração	17
Equação 2: Regulação por limite de preços.....	20
Equação 3: Cálculo da garantia	47
Equação 4: Cálculo da renda média anual teoricamente esperada.....	47
Equação 5: Cálculo do índice Törnqvist.....	64
Equação 6: Equação da reta das amostras estudadas.....	66
Equação 7: Função de produção Cobb-Douglas	67
Equação 8: Função procura pelo transporte marítimo de passageiros.....	68
Equação 9: Função procura pelo transporte marítimo de mercadorias	71

Lista de Abreviaturas e Acrónimos

AAC – Agência de Aviação Civil

AMP – Agência Marítima e Portuária

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

ARE – Agência de Regulação Económica

ASA – Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea

BLO – *Build-Lease-Operate*

BOST – *Build-Operate-Share-Transfer*

BOT – *Build-Operate-Transfer*

BROT – *Build-Rehabilitate-Operate-Transfer*

CEE – Comunidade Económica Europeia

COLS – *Corrected Ordinary Least Square*

DEA – *Data Envelopment Analysis*

ECV – Escudos Cabo-Verdiano

ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos

GEE – Gases com Efeito de Estufa

IMP – Instituto Marítimo e Portuário

IPC – Índice de Preços no Consumidor

JUP – Janela Única Portuária

KPI – *Key performance indicators*

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico

OLS – *Ordinary Least Square*

OSP – Obrigação de Serviço Público

PIB – Produto Interno Bruto

PTF – Produtividade Total dos Fatores

RC – Regulação por Comparação

RID – Regulação por Incentivos de Desempenho

RLP – Regulação por Limite de Preços

RLR – Regulação por Limite de Receitas

RoRo – *Roll-On/ Roll-Off*

RTR – Regulação por Taxa de Remuneração

ROT – *Rehabilitate-Operate-Transfer*

SAA – *South African Airways*

SFA – *Stochastic Frontier Analysis*

TCMA – Taxa de Crescimento Médio Anual

TACV – Transportes Aéreos de Cabo Verde

TAP – Transporte Aéreos de Portugal

TEU – *Twenty-foot Equivalent Unit*

UE – União Europeia

UO – Unidades Organizatórias

USD – *United States Dollars*

1. Introdução

1.1. Enquadramento

O transporte joga um papel fundamental na troca de bens e na deslocação de pessoas entre os vários países, sendo um importante impulsionador da economia à escala mundial.

O transporte marítimo desempenhou, desde sempre, uma relevante função no comércio internacional. Cerca de 70 mil navios mercantes cruzam os oceanos todos os dias, incluindo navios porta-contentores, petroleiros, de carga geral e granel e linhas de cruzeiro. Este tipo de transporte desempenha um papel ainda mais importante para os países insulares e arquipelágicos, pela sua localização em pleno meio aquático, totalmente rodeados por água, nalguns casos fragmentados e de significativa dispersão territorial. A descontinuidade territorial é, por si, geradora da procura de transporte, particularmente o transporte marítimo, como forma de unir e satisfazer a procura e as necessidades das populações.

Paralelamente à importância que os portos assumem na mobilidade de passageiros e de mercadorias nos países insulares, tem-se assistido noutras regiões insulares, como por exemplo, as ilhas Canárias ou os Açores, ao desenvolvimento de atividades de turismo e à adaptação das suas infraestruturas, como forma de assegurar o desenvolvimento de funções que sempre existiram, mas que ganharam maior importância nos últimos anos devido ao crescente aumento de cruzeiros turísticos.

Cabo Verde, pela sua característica insular e arquipelágica, não pode fugir à regra supracitada. De entre as ilhas que constituem o país, algumas, como é o caso de Santo Antão e Brava, para as quais não existe outras formas de transporte, o sector de transporte marítimo desempenha um papel de maior relevância por ser a única forma de as ligar com as restantes ilhas e com o resto do mundo.

Não só pelas suas características, mas também pela sua posição geoestratégica, Cabo Verde, desde sempre desempenhou grande papel no apoio logístico à navegação atlântica. Contudo, nos dias de hoje, por falta de infraestruturas adequadas e devido às burocracias existentes, que conduzem à falta de competitividade do transporte marítimo cabo-verdiano, o país pode não estar à altura de responder ao crescente tráfego nacional e internacional, que se vem sentindo nos seus portos, ou a que a navegação atlântica demanda.

Excetuando as ligações entre algumas ilhas, nomeadamente entre as ilhas de São Vicente e Santo Antão, onde a procura é elevada, o serviço de transporte marítimo na maior parte das restantes ilhas não é realizado com uma frequência e um horário pré-definidos, com uma qualidade de serviço prestado bastante precária, o que coloca em causa a estabilidade no fornecimento de bens de primeira necessidade, e não só, às populações.

Tudo isto torna importante que o serviço de transporte marítimo em Cabo Verde seja regulado, de modo a suprir as falhas de mercado existentes, tornando assim possível o progresso económico e social das pessoas e do país. É neste quadro que se desenvolve esta dissertação que tem por objetivo procurar uma solução para falhas existentes neste domínio.

1.2. Objetivos

Os objetivos pretendidos com a realização da presente dissertação são os seguintes:

- Contextualização do caso de estudo do projeto de dissertação para a realidade cabo-verdiana;
- Caracterização da situação atual do sector de transportes, em particular do transporte marítimo e os modelos de gestão;
- Identificação e descrição dos problemas existentes no sector do transporte marítimo de cabotagem em Cabo Verde;
- Revisão dos principais métodos de regulação económica e social, através de uma revisão bibliográfica;
- Exemplificação de casos de estudo de regulação no sector do transporte marítimo em países ou regiões insulares;
- Elaboração de proposta do modelo regulatório para o serviço de transporte marítimo de cabotagem em Cabo Verde.

1.3. Metodologia

Esta dissertação tem como propósito perceber a problemática do serviço de transporte marítimo de cabotagem em Cabo Verde. O atual sistema do serviço de transporte marítimo, a sua exploração e sua regulação em Cabo Verde serão estudados com vista a caracterizar as falhas existentes, suas causas e origens, e propor um modelo de regulação, que ultrapassa os problemas existentes atualmente.

A revisão bibliográfica, sobre a regulação económica e social, irá permitir conhecer os métodos de regulação existentes e como são aplicados em realidades próximas à de Cabo Verde. Serão também estudados casos de regulação noutros países que, pelas suas características e similitudes, poderão servir de base e exemplos para um modelo a ser proposto para Cabo Verde. O objeto principal desta dissertação é o de apresentar um modelo regulatório, tendo como base uma análise comparativa das boas práticas e experiências de regulação, nas regiões autónoma dos Açores e das Canárias, que seja consentâneo com o estado de progresso atual do país e que servirá os propósitos do desenvolvimento pretendido.

1.4. Estrutura da dissertação

A presente dissertação encontra-se dividida em sete capítulos e é estruturada da seguinte forma:

- Capítulo 1: contextualizar a importância do transporte, em particular o serviço de transporte marítimo, inventariar os problemas existentes no serviço de transporte marítimo em Cabo Verde e definir os principais objetivos a atingir neste projeto;
- Capítulo 2: caracterizar o transporte de forma geral e, em particular, o transporte marítimo e os modelos de gestão de portos;

- Capítulo 3: identificar os principais objetivos de regulação e os métodos de regulação atualmente existentes;
- Capítulo 4: contextualizar o estado atual da situação dos transportes em Cabo Verde, tendo como especial foco o transporte marítimo. A caracterização do transporte marítimo engloba, para além do estado atual do mesmo, o método de regulação em vigor;
- Capítulo 5: proceder a análise comparativa entre geografias similares ao de Cabo Verde e obter as principais *guidelines* que deverão ser tidas em conta aquando da elaboração do modelo regulatório a ser implementado em Cabo Verde;
- Capítulo 6: propor o modelo que Cabo Verde deverá seguir com o objetivo de reduzir ou eliminar as falhas atualmente neste sector;
- Capítulo 7: apresentar as conclusões obtidas sobre o estudo efetuado bem como algumas notas e recomendações para estudos futuros nesta vertente.

2. O sector dos Transportes e o Transporte Marítimo em particular

2.1. O Sector dos Transportes

A necessidade permanente que as pessoas têm de se deslocarem, seja por motivo de lazer, de satisfação das suas necessidades básicas ou de trabalho, bem como a troca de bens entre povos ocorre desde o início da humanidade, constituindo uma das principais razões para o desenvolvimento dos transportes (Greene & Wegener, 1997). São essas também, algumas das razões para o aparecimento de novos povos e a preservação dos que já existem. Por isso, o transporte (marítimo, aéreo ou terrestre) é importante para os povos e para o desenvolvimento de qualquer sociedade, sendo o ponto-chave para a economia da troca. Nos dias de hoje, devido à globalização, o transporte passou a desempenhar um papel, cada vez mais importante, na deslocação de pessoas e troca de mercadorias, sendo um dos principais estimuladores deste fenómeno (Janelle & Beuthe, 1997). A procura por transportes deriva assim, diretamente da necessidade da troca de bens e das pessoas se deslocarem. É isso que caracteriza a elasticidade dessa procura, como sendo determinada pela elasticidade da procura dos bens e da proporção do custo de transporte no preço final dos bens e das necessidades das pessoas (World Bank, 1972).

O transporte de mercadorias, ao contrário do transporte de pessoas, é mais fácil de planear, devido à possibilidade de se poder estimar a sua procura e, conseqüentemente, constituir *stocks* de segurança, baseado nos consumos que, de acordo com os hábitos e costumes das pessoas e das empresas, são previsíveis (Rodrigue, 2006). Por outro lado, o transporte de passageiros é menos flexível, menos previsível, pois a maioria é para a satisfação de necessidades básicas ou outras, muitas vezes pontuais e não planeáveis, como, por exemplo, a resolução de problemas, onde os passageiros desejam perder o menos tempo possível com os transportes. Normalmente, as pessoas desejam encontrar um meio de transporte disponível no momento que dele necessitam. Ainda que tecnologias de comunicação, como videoconferências, *emails*, entre outras formas de comunicação, possam substituir algumas deslocações, as pessoas não-de continuar a necessitar de se deslocarem pelas mais diversas razões (Rodrigue, 2006).

O sector dos transportes produz, contudo, efeitos nefastos sobre a natureza, sendo responsável por cerca de 15% dos gases com efeito de estufa (GEE) no mundo. Só o CO₂ representa cerca de 23% das emissões produzidas, através da combustão de combustíveis fósseis (OECD, 2010). A principal fonte de energia para os transportes é o petróleo que, em 2004, representava cerca de 95% de toda a energia consumida. Este valor baixou para 87% com o surgimento de novas fontes de energias, reduzindo assim as emissões dos GEE (Chapman, 2007; Ribeiro et al., 2007).

Segundo Ribeiro et al. (2007), o transporte rodoviário é considerado o principal contribuinte das emissões de GEE, com uma quota de cerca de $\frac{3}{4}$ do total. O principal contribuinte para as emissões é o transporte rodoviário de mercadorias, seguido de automóveis, autocarros e táxis (Chapman, 2007). Dados da OCDE (2010) mostram que o transporte aéreo em 2007 representava cerca de 2,5% e o transporte marítimo 3% das emissões de CO₂.

Desde a crise económica iniciada em 2008 houve uma redução de 3 a 10% das emissões dos GEE provocada pela redução da atividade económica, e, conseqüentemente, da dos transportes, o que não acontecia há 40 anos. Dependendo ou não da recuperação da atividade económica, poderá haver, até 2020 uma redução de 5 a 8% no valor das projeções anteriores à crise (OECD, 2010).

É assim que este sector, procurando satisfazer uma das necessidades básicas do Homem, contribui de forma indelével para as mudanças climáticas (Chapman, 2007). Quantidades elevadas dos GEE na atmosfera, aumentam a dificuldade da radiação dos infravermelhos para o espaço, provocando um aumento da temperatura da superfície terrestre, conhecido como o aquecimento global (El-Fadel & Boud-Zeid, 1999).

2.2. Transporte Marítimo em Particular

O transporte marítimo é fundamental para o comércio internacional, representando cerca de 90% de todo o volume mundial dos transportes, incluindo vestuário, alimentos, brinquedos, equipamentos, energia, matérias-primas, etc. (World Bank, 2005). Requer uma logística de diferentes intervenientes espalhados pelo mundo, tais como portos, empresas transportadoras e armadores, entre outras. O transporte marítimo é crucial para os países insulares, como é o caso de Cabo Verde, devido à fragmentação e descontinuidade do território terrestre (DGPOG, 2008).

Cabo Verde, à semelhança de outros Estados, está dependente do transporte marítimo tanto para a exportação como para a importação, visto que é um país de poucos recursos naturais, de terra pouco fértil e que não possui fronteiras terrestres com outros países.

2.2.1. Portos

A definição de portos e da sua eficiência segundo a *United Nations Conference on Trade and Development* compreende as "... Interfaces entre vários tipos de transporte (...) São mercados multifuncionais e áreas industriais onde as mercadorias não estão apenas em trânsito, mas também onde são armazenados, manufaturados e distribuídos.... Devem ter uma cadeia de logística eficiente, de modo a poder cumprir as suas funções. Um porto eficiente requer infraestruturas, superestruturas, equipamentos, funcionários motivados e devidamente qualificados e, principalmente, uma boa conexão com os demais tipos de transporte." O porto representa um papel essencial no transporte marítimo de passageiros e cargas, constitui a interface entre o meio de transporte (navios) e a terra. Sem os portos não poderia haver um sistema de transportes eficaz e eficiente.

Os portos na maioria dos países desenvolvidos deixaram de ser indústrias baseadas na mão-de-obra intensiva para serem indústrias de capital intensivo, isto é, indústrias que exigem enormes investimentos face a outros fatores, como, por exemplo, em mão-de-obra e equipamentos (Trujillo & Nombela, 1999; World Bank, 2000). Porém, onde ainda são baseados na mão-de-obra, reivindicações de funcionários não satisfeitos, conduzem muitas vezes a greves, afetando a economia dos países, atrasando muitas vezes a cadeia produtiva a jusante, com atrasos na entrega de matérias-primas, interferindo negativamente no planeamento das produções das empresas, entre outras conseqüências.

As infraestruturas portuárias englobam um conjunto de estruturas, como cais, docas e espaços, onde os barcos se movimentam, as cargas são transportadas e os passageiros se deslocam. São também consideradas como fazendo parte das infraestruturas as áreas adjacentes marítimas e terrestres. São áreas marítimas os canais, os espaços para a movimentação dos navios, entre outros tipos; e terrestres são as conexões para os diferentes tipos de transportes terrestres e rodoviários (Trujillo & Nombela, 1999; World Bank, 2000).

Os serviços prestados nos portos são os necessários às operações de entrada e saída dos navios e *handling* de cargas e passageiros, de entre os quais, se salientam, a pilotagem, a amarração, o reboque, os serviços administrativos (documentos de importação e exportação e certificados sanitários) e os serviços auxiliares de reparação e manutenção, limpeza e segurança.

2.2.2. Autoridades Portuárias

A autoridade portuária, segundo a World Bank (2000, 2007) e Verhoeven (2010), é uma entidade que tanto pode ser pública (municipal ou estadual) ou privada, responsável pela gestão das infraestruturas portuárias (construção e administração), pela segurança, administração e controlo das atividades dos vários intervenientes sob os termos das leis nacionais. Devido à globalização e à liberalização dos mercados, as funções desempenhadas pelas autoridades portuárias estão em constante mudança. Antes, estas desempenhavam três tipos de funções, sendo elas consideradas de proprietário, de regulador e de operador (Verhoeven, 2010). Atualmente existem entidades distintas para estas mesmas funções.

A função de proprietário das infraestruturas dos portos engloba a realização de investimentos em infraestruturas básicas (estruturas básicas de um porto como, por exemplo, o cais, as docas, as áreas de armazenamento, etc.) e superestruturas (World Bank, 2007, (Verhoeven, 2010). Distinguem-se dois tipos de superestruturas, sendo elas os ativos imobilizados, que compreendem os edifícios de escritório, reservatórios de combustível, etc. e os equipamentos fixos e móveis, como por exemplo, os guindastes, equipamentos de manutenção, gruas, etc. Os proprietários das infraestruturas e superestruturas são geralmente entidades públicas, que, por restrição orçamental, não têm frequentemente capacidade financeira para acompanhar a evolução dos mercados, não estando, por isso, aptos a fazerem os investimentos para a modernização e expansão dos portos. Por esta razão, e dada às exigências do mercado por um serviço cada vez melhor, esta função está sendo cada vez mais transferida para as entidades privadas através de contratos de Parcerias Públicas-Privadas (PPPs), como refere Marques (2010).

À autoridade portuária, na sua qualidade de regulador, cabe-lhe o papel de supervisionar e garantir que todos os intervenientes respeitem as leis e os regulamentos, e que as operações sejam efetuadas com rigor e segurança (Verhoeven, 2010; World Bank, 2007). São eles ainda os responsáveis para o estabelecimento de tarifas e da regulamentação da política de trabalho dos diversos operadores. Diferentes portos podem ter leis e regulamentos específicos (Verhoeven, 2010). Aos operadores cabem

os papéis da prestação de serviços de *cargo handling* e de passageiros, serviços de reboque e pilotagem, entre outros (Verhoeven, 2010; World Bank, 2007).

Devido às restrições associadas à administração pública, o serviço, quando prestado por entidades públicas, pode tornar-se precário, tendo também, por isso, sido transferido para a esfera das entidades privadas através de PPPs, como referido anteriormente. Entre outros problemas, a inadequada prestação do serviço pode ter origem na falta de investimentos em novos tipos de infraestruturas e superestruturas, tornando-as muitas vezes obsoletas para a procura (Verhoeven, 2010).

Estas transferências das funções do público para o privado podem levar a um problema conhecido como a teoria da agência (*agency theory*), ou simplesmente como teoria do agente-principal, onde o Estado é considerado o “principal” e o privado o “agente”. Esta realidade origina um problema que reside no facto do privado possuir interesses próprios, como por exemplo, a maximização do lucro, a rentabilização dos investimentos efetuados, que são, por vezes, contraditórios com os do Estado. Para o Estado, o objetivo primordial é o de garantir o bem-estar social de todos os utilizadores, garantindo o acesso a bens e serviços a um preço acessível e com uma qualidade mínima, enquanto para o agente (o privado) o objetivo é a maximização do lucro, aplicando tarifas, por vezes especulativas, muito acima do custo marginal, procurando ganhos que traduzem na perda de bem-estar dos utilizadores.

2.2.3. Modelos de Gestão dos Portos

Os modelos tradicionais de gestão dos portos, dependendo do papel desempenhado pela autoridade portuária, são classificados de *Landlord Port*, *Tool Port*, *Public Service Port* ou *Fully Privatized Ports* (World Bank, 2000, 2007). Outros fatores, como a localização do porto e a estrutura socioeconómica do país e o tipo de cargas movimentadas são levados em consideração aquando da escolha do tipo de gestão de portos (World Bank, 2000, 2007), ou ainda, poderá ser condicionado por ideologias políticas.

2.2.3.1. Landlord Port

Os portos classificados de *Landlord* são aqueles em que a gestão e a regulação estão a cargo das autoridades portuárias e as infraestruturas também pertencem às mesmas, enquanto a prestação dos serviços é realizada por entidades privadas, incluindo a estas também as superestruturas (World Bank, 2000, 2007). Este modelo é típico dos portos de médio e de grande dimensão. Nestes casos, segundo Notteboom (2006), a participação de privados pode incluir vários tipos de contrato, como por exemplo:

- *Build-Lease-Operate (BLO)* – A autoridade portuária através de *leasing* concede às entidades privadas a construção e o funcionamento do porto ou apenas de uma parte dele. É normalmente caracterizado por longos períodos de *leasing* para permitir à entidade privada a recuperação do investimento realizado;
- *Build-Operate-Transfer (BOT)* – A entidade privada através de contratos de concessão com a autoridade pública ou governamental irá financiar a construção e/ou a modernização de instalações portuárias. Os acordos entre as partes serão definidos no momento da assinatura do contrato de concessão. Aquando do término do contrato, as novas instalações reverterão

para a posse das entidades públicas ou governamentais. O risco inerente ao desenvolvimento da atividade portuária é assumido pela entidade privada;

- *Rehabilitate-Operate-Transfer (ROT)* – A entidade privada através de contratos de concessão com a autoridade pública ou governamental financia a reabilitação e/ou modernização de determinadas instalações portuárias ou de todo o porto. Enquanto durar o contrato, a empresa privada tem o direito de obter receitas sobre o investimento efetuado e esta assume todos os riscos inerentes à atividade. No fim do contrato, as instalações reabilitadas ou modernizadas passarão para a posse do concedente;
- *Build-Rehabilitate-Operate-Transfer (BROT)* – É uma espécie de *ROT*, sobre a qual se acresce a possibilidade de as entidades privadas também poderem construir novas instalações portuárias;
- *Build-Operate-Share-Transfer (BOST)* – Através de contratos de concessão, a empresa privada irá financiar a construção e/ou a modernização de algumas instalações portuárias ou de todo o porto. Este método difere do *BOT*, porque tanto as receitas obtidas durante o período de concessão ou *franchising*, assim como os riscos, são partilhados por ambas as partes. A percentagem de participação de cada parte deve ser determinada no momento de assinatura do contrato. No fim do contrato, as instalações reabilitadas ou modernizadas passarão para a posse da entidade concedente.

Tal como foi anteriormente referido, as infraestruturas são transferidas para as entidades privadas através de contratos de concessão. O valor pago anualmente às autoridades portuárias é geralmente calculado em função da área, indexada a uma taxa de inflação ou de cariz monetário (World Bank, 2007). A aquisição e a manutenção das superestruturas ficam a cargo da entidade privada.

As vantagens deste tipo de gestão de portos advêm do facto das entidades privadas, que normalmente são capazes de seguir melhor as tendências e as carências dos mercados, serem os responsáveis pela gestão das operações de *cargo handling* e também pela aquisição do material para o desempenho da sua atividade. Os operadores privados, devido ao facto dos contratos serem de longa duração e também devido à competitividade existente, necessitam de realizar investimentos de modernização dos portos para os manterem à altura de acompanhar a evolução do mercado. Porém, também existem outros riscos associados para as empresas privadas, nomeadamente, o facto de não conhecerem o *timing* ideal para a realização dos investimentos necessários, como por exemplo, aumentar a capacidade, ou o excesso de capacidade, como resultado de pressão exercida por outros operadores privados.

Exemplos de modelos de gestão de portos *landlords* compreendem os portos de Roterdão (Holanda), Buenos Aires (Argentina) ou a maioria dos portos portugueses, constituindo exemplos o de Lisboa e o do Leixões (World Bank, 2000, 2007).

2.2.3.2. Tool Port

Com este tipo de modelo de gestão de portos, as autoridades portuárias para além de serem responsáveis pela regulação e gestão dos portos, são também proprietárias das infraestruturas e das superestruturas (World Bank, 2000, 2007). A participação de entidades privadas ocorre através de contratos de concessão e licenças para a prestação de serviços (World Bank, 2000, 2007).

Uma das vantagens apresentadas por este método é que o mesmo permite a não duplicação de infraestruturas e equipamentos, desde que estes sejam fornecidos pelo sector público, que normalmente tem acesso a informação sobre a sua real procura. Os inconvenientes desta forma de gestão são a falta de inovação por parte das autoridades portuárias, visto que os investimentos são da responsabilidade do Estado, que se encontram muitas vezes sem disponibilidade orçamental. Este facto dá frequentemente lugar ao subinvestimento que, por sua vez, conduz ao surgimento de conflitos de interesse entre a administração do porto e as entidades privadas, e à estagnação do porto por falta de investimento na compra de novos equipamentos (World Bank, 2007).

Exemplos deste tipo de modelo de gestão, incluem os portos de Chitagong (Bangladesh), Seattle (Estados Unidos da América) e Antuérpia (Bélgica) (World Bank, 2000, 2007).

2.2.3.3. Porto de Serviço Público

No modelo de gestão porto de serviço público, as autoridades portuárias são responsáveis não somente pela gestão, mas também pela regulação, e pela prestação de serviços e são ainda proprietárias das infraestruturas e superestruturas (Nigra, 2010; World Bank, 2000, 2007). A responsabilidade, tanto de *cargo handling* como do desenvolvimento das superestruturas, fazem parte da entidade pública e, por isso, não haverá conflitos de interesses. Esta é a principal vantagem encontrada neste método de gestão que não é suficiente para travar, segundo o World Bank (2007), a vaga de mudança para o modelo de gestão *Landlord*.

A falta de acesso a fundos públicos para a construção ou melhoramento de infraestruturas, a falta de inovação e de acompanhamento tecnológico na compra de novos equipamentos para o *cargo handling*, a dependência do orçamento do Governo para o sector marítimo, que conduzem ao subinvestimento, e desperdício de oportunidades, como a falta de concorrência e a ineficiência, são alguns dos pontos negativos deste modelo.

2.2.3.4. Porto Privado

Neste modelo de gestão, quer as infraestruturas quer as superestruturas pertencem a entidades privadas e a gestão e a prestação de serviços são desempenhadas também por elas, pelo que, nestes casos, o Estado não influencia a gestão do porto (Verhoeven, 2010; World Bank, 2007). Exemplos de vantagens deste modelo são a maior capacidade financeira que os privados têm para a realização de investimentos de modernização e expansão, sem que o governo tenha de interferir na tomada de decisão (World Bank, 2007). As desvantagens podem ser a necessidade de criação de agências

reguladoras para fiscalizar o comportamento da entidade privada e os riscos de especulação dos terrenos por parte das entidades privadas (World Bank, 2007).

Como exemplo de portos deste tipo encontram-se os do Reino Unido (implementados durante a governação de Margaret Thatcher (Verhoeven, 2010)) e os da Nova Zelândia (World Bank, 2007).

O acima apresentado constitui assim um resumo das principais formas de gestão portuária, do qual se retira o quadro apresentado em baixo onde são distinguidos os quatro modelos básicos de gestão portuária:

Tabela 1: Resumo dos modelos de gestão de portos

Tipo	Infraestrutura	Superstrutura	Gestão e Prestação de Serviços	Outras Funções	Riscos
Porto de Serviço Público	Público	Público	Público	Maioritariamente Público	Fraco envolvimento do sector privado Subinvestimento
Tool Port	Público	Público	Privado	Público/ Privado	Subinvestimento Conflito de interesses
Landlord Port	Público	Privado	Privado	Público/ Privado	Sobre-capacidade portuária
Porto Privado	Privado	Privado	Privado	Maioritariamente Público	Especulação Potencia o monopolismo

Fonte: Autora

3. A necessidade de regulação do sector dos transportes

O Estado desde sempre envolveu-se na regulação, prestação e gestão dos serviços de transporte por motivos políticos, estratégicos, geográficos, económicos e sociais, essencialmente por ser um serviço a que todos devem ter acesso para a realização do bem-estar social. Porém, na última década do século XX, os serviços e a gestão de transportes, que tradicionalmente eram prestados por entidades públicas, foram maioritariamente liberalizados e, por isso, ocorreu um significativo aumento da participação de entidades e investidores privados neste domínio (Estache, 1999).

A retirada do Estado da operação e conseqüente aumento da participação de entidades privadas na construção e exploração de infraestruturas e serviços de transporte deve-se em grande parte à necessidade do Estado em reduzir os seus gastos, no caso relacionados com os transportes e à de prestação de um serviço mais eficiente e eficaz ao utilizador, libertando assim meios para financiar outros sectores menos apelativos ao sector privado. Outro fator central são a insatisfação registada, por parte dos utilizadores, com a qualidade dos serviços de transporte prestados por entidades públicas e a mudança do paradigma ideológico sobre o papel do Estado na prestação de serviços públicos (Estache, 1999).

As mudanças supracitadas levam ao surgimento de um novo paradigma, onde o Estado passa a ter o papel exclusivo de regulador em vez de autorregulação pela participação direta como operador, assegurando o cumprimento das atividades. Ainda assim, o Estado continua a desempenhar um papel importante no financiamento de projetos com elevado risco, de modo a atrair investimentos privados, garantindo taxas de remuneração viáveis (Button, 2010; Estache, 1999). Com a mudança de paradigma surgiu a necessidade da criação de entidades reguladoras, de cariz independentes, orgânica e funcionalmente, de forma a substituir alguns papéis outrora desempenhados pelo Estado (World Bank, 2000). A independência é imprescindível para poder defender de modo claro e neutro, as partes envolvidas, garantindo, dessa forma, a proteção, dos interesses dos utilizadores no longo prazo.

A entidade reguladora tem como função garantir que, quer o Estado quer as entidades privadas, respeitem os compromissos assumidos no quadro da concessão ou delegação de serviço. Tanto o Estado como a entidade privada têm direitos e obrigações que devem ser respeitados (World Bank, 2000). A já referida entidade deverá ser uma autoridade administrativa o mais transparente possível, com autonomia suficiente, dotada de funções reguladoras – económica e social, técnica e de qualidade - e com poderes adequados de regulamentação, supervisão e sancionamento de infrações.

3.1. O conceito de Regulação

O conceito de regulação está subjacente a três teorias diferentes: a Teoria do Interesse Público, a Teoria dos Grupos de Interesse e a Teoria da Escolha Pública.

No que respeita ao fim a servir, a regulação subdivide-se em económica e social. Na regulação económica, o foco centra-se nos preços praticados, na qualidade e quantidade dos serviços oferecidos

pela entidade concessionária ou delegatária do serviço e na sua adequação às necessidades dos utilizadores (Marques, 2005). Quanto à vertente social, o seu principal objetivo centraliza-se na preservação ambiental, na segurança, na defesa das condições de igualdade de trabalho e na proteção dos interesses dos utilizadores (Marques, 2005).

No que respeita aos objetivos, a regulação procura minimizar os custos a curto prazo, promovendo eficiência (estática), igualar os preços aos custos marginais (alocativa) e mitigar os custos a longo prazo (dinâmica). A regulação tem ainda por objetivo a proteção dos interesses dos utilizadores, garantindo a qualidade, a universalidade, a continuidade e a disponibilidade dos serviços bem como garantir a sustentabilidade e o autofinanciamento do serviço, cumprindo e dando continuidade às políticas definidas para o sector (Marques, 2005).

3.1.1. Teoria do Interesse Público

A teoria do interesse público também classificada como neoclássica, diz que o principal objetivo do Estado enquanto regulador é corrigir e minimizar as falhas e imperfeições de mercado que existem, e que impedem que o mercado seja completamente livre, de modo a maximizar o bem-estar social e defender os interesses dos utilizadores (Marques, 2005; Soares, 2007).

As falhas de mercado que impedem que o mercado seja completamente livre incluem entre outros, as externalidades negativas e positivas, o poder do monopólio e a assimetria de informação, e serão discutidas mais à frente (Button, 2010; Marques, 2005; Soares, 2007). A teoria aqui referida procura encontrar o equilíbrio do mercado, e defende que os recursos devem ser alocados de modo a que a procura seja igual a oferta, cumprindo assim a eficiência de Pareto (Marques, 2005; Soares, 2007).

3.1.2. Teoria dos Grupos de Interesse

Vários economistas da década de setenta do século passado discordaram da teoria neoclássica. Estudos realizados concluíram que, contrariamente ao que defende aquela teoria, a regulação é feita em favor das empresas, o que, por sua vez, dá origem à teoria dos grupos de interesse. Estudos demonstraram ainda, que, contrariamente ao defendido pela *Nirvana Approach* de Demsetz, que a regulação assenta no facto de que uma instituição teórica e eficiente, capaz de substituir ou corrigir as instituições reais imperfeitas, não diminui o poder dos monopólios, não reduz substancialmente os preços e não elimina a discriminação de preços e faz aumentar o volume de produção (Marques, 2005; Soares, 2007).

A teoria dos grupos de interesses foi primeiramente desenvolvida pelo nobel da economia, Stigler (1971), que refere que “a regulação é adquirida pela indústria e é feita para operar em benefício desta, à custa de excedente do utilizador”. Porém, outras teorias surgiram subjacentes a esta, como é, por exemplo, o caso do economista Sam Peltzman (1976) que defende que “a regulação serve uma união de grupos de interesse, e é capturada por uma coligação e não apenas por um grupo”. Peltzman defende que o principal desafio será a eficiência económica, que consiste na definição do preço para o serviço regulado, de modo a otimizar o benefício político, tendo em conta que os preços baixos

favorecem os utilizadores e os preços altos a indústria. Com efeito, os preços reais ficarão entre os preços competitivos e os preços de monopólio, sendo a sua localização determinada pela importância dos grupos de interesse, pela informação dos utilizadores e pela estabilidade e autoridade do Governo.

Peltzman sugere ainda, que nos sectores muito competitivos, a indústria detém um maior interesse na regulação, enquanto que, nos sectores em monopólio natural, os utilizadores são os que detêm maior interesse na regulação.

3.1.3. Teoria da Escolha Pública

A teoria da escolha pública defende que a regulação deva ser realizada para minimizar ou corrigir as falhas do Estado e não as falhas do mercado (Marques, 2005; Pereira, 1997). Esta teoria defende que o Governo é o único agente capaz de decidir sobre as diversas políticas, como, por exemplo, atribuir direitos de propriedade sobre determinados recursos, outorgar concessões de exploração, atribuir licenças, definir quotas ou tarifas de importação, entre outros. Assim sendo, estas políticas traduzem na criação de rendas de monopólio, ou rendas associadas a preços regulados (acima dos preços competitivos).

Por sua vez, as rendas criadas traduzem-se em prémios para os grupos de interesse, que procurarão obter essas rendas (maximização do lucro). Esta procura poderá originar a perda de bem-estar dos utilizadores, dado que terão de pagar preços mais elevados pelo produto/serviço. O preço mais elevado representa uma redistribuição de rendimento dos utilizadores para o monopolista, mas o custo social da atividade de procura de rendas está associado aos recursos usados por todos os grupos de interesse que almejam alcançar a posição de monopolista. Esses custos serão tanto mais elevados quanto maior for a atividade de *rent-seeking*, ou seja, quanto mais competitivo for o mercado dos grupos de interesse. O *rent-seeking*, ocorre quando os grupos de interesses aproveitam a relação que têm com os políticos, o que lhes dá acesso privilegiado à informação, para tirarem benefício em relação aos outros intervenientes, que não beneficiam dessa relação privilegiada (de Aragão et al., 2009).

3.2. O porquê da Regulação no Sector de Transportes

Como já foi referido anteriormente, o transporte desempenha um importante papel no desenvolvimento das economias e na ligação entre povos de diferentes regiões. Este sector emprega milhões de trabalhadores, sendo imprescindível nas deslocações das pessoas, no transporte de matérias-primas para a garantia da laboração de fábricas, de produtos intermediários e de produtos finais, e, por isso, fundamental à vida, à economia e à sociedade. Cerca de 80% do comércio mundial, em volume, e mais de 70%, em valor, é transportado por mar e distribuído pelos portos e economias de todo o mundo (UNITED NATIONS, 2012). Para que tudo isso se possa processar de modo normal, há que haver uma logística eficiente e eficaz, garantindo custos mais baixos possíveis e uma eficaz uso do tempo nas deslocações das pessoas.

Na constituição das relações de transporte, com a intervenção de diversos parceiros, como, por exemplo, os transportadores e os operadores portuários, surgem vários problemas, originados pela

complexidade da rede de transportes, ou por conflitos de interesses entre os diversos parceiros cuja resolução é uma necessidade para o sucesso e prestação de um serviço eficaz. É, desta forma, que uma regulação forte e eficaz aparece como fundamental para garantir o direito de acesso ao serviço por todos, a um custo adequado, e, a um nível de qualidade mínimo exigido, minimizando ou corrigindo as falhas de mercado existentes ou que possam vir a existir (Button, 2010; Docherty, Shaw, & Gather, 2004; World Bank, 2000). As falhas de mercado podem ser originadas quando existem assimetrias de informação nos mercados, quando não existem incentivos à eficiência ou à inovação ou no acompanhamento tecnológico e também quando não existe competitividade no mercado (Marques, 2005).

3.2.1. Externalidades

As externalidades, de uma forma geral, correspondem aos efeitos secundários de ações por parte de agentes, que não intervêm diretamente na realização da ação. Segundo Soares (2007) “traduzem-se em custos e benefícios não transacionáveis em mercados que resultam do facto de não existirem mercados completos e de decisões de optimizadores que não incluem todos os custos e benefícios...”. Podem ainda resultar de fenómenos económicos que escapam à lógica de funcionamento dos mecanismos de preço, e que se traduzem na imposição de um custo ou perda de bem-estar para um terceiro. As externalidades podem tanto ser negativas como positivas e podem ocorrer quer na produção quer no consumo do produto ou serviço.

3.2.2. Poder do Monopólio

Particularmente para o sector dos transportes marítimos, o poder do monopólio ocorre nos pequenos mercados ou em rotas que não justificam existir uma pluralidade de empresas, casos em que o monopolista tem o poder de definir o preço do serviço/bem, dado que é o único fornecedor do mercado. Sendo o único operador no mercado, a empresa monopolista para além de poder inflacionar o preço do serviço prestado, de modo a obter um lucro comparativamente exagerado sobre o investimento realizado, pode jogar também com a redução da qualidade do serviço, proporcionalmente ao preço praticado, uma forma encapotada de reduzir custos e aumentar as margens.

É nestes mercados, onde a escolha é inexistente e os prestadores de serviço mais propensos a abusos de poder sobre os utilizadores, onde uma boa regulação é necessária para prevenir as tendências de maximização do lucro pela prática de preços exorbitantes, em detrimento da qualidade do serviço prestado. A regulação é importante para assegurar que os utilizadores tenham acesso a um serviço que é de responsabilidade pública com qualidade e a um preço justo acessível (Button, 2010; Marques, 2005). Não sendo exercida através de uma regulação forte, as empresas não se sentem obrigadas a reduzir os seus custos ou a melhorar a qualidade do serviço, dado que o utilizador não tem outra escolha (Marques, 2005).

3.2.3. Assimetria de Informação

A assimetria de informação, já supramencionada, está associada às circunstâncias onde nem todos os intervenientes no mercado têm acesso ao mesmo tipo de informação, no tempo adequado para instruir uma boa decisão. Ela existe porque a informação não é distribuída a todos, ou nem todos têm acesso a ela de igual forma, podendo, por vezes, ser mesmo escondida a alguns intervenientes no mercado, como forma encapotada de proteger interesses, que não os dos utilizadores.

Esta prática, normalmente para o benefício exclusivo de quem a pratica, manifesta-se por exemplo, escondendo os custos de produção do serviço, podendo, assim, tirar vantagens ilícitas, praticando preços especulativos, muito acima do custo marginal, em detrimento do interesse e do bem-estar dos utilizadores (Marques, 2005). Quando assim é, prejudica, desde logo, a possibilidade da alocação eficiente dos recursos, e conseqüentemente dificulta a obtenção de um cenário do *first-best option*.

3.3. Métodos de Regulação Económica

A regulação económica consiste essencialmente em arbitrar preços e tarifas ajustados para os utilizadores e para a entidade regulada. Os métodos de regulação económica, de acordo com Marques (2005), dividem-se ainda em dois principais grupos: o de regulação por taxa de remuneração (RTR) e o de regulação por incentivos de desempenho (RID).

3.3.1. Regulação por Taxa de Remuneração

A RTR conhecida também por regulação do custo de serviço, é aquela onde a entidade reguladora restringe as receitas da entidade regulada fixando uma taxa de remuneração, através da qual é capaz de recuperar o capital investido e cobrir os custos de produção/operação do serviço ou bem fornecido (Marques, 2005; Soares, 2007; Train, 1991).

Esta medida, segundo Marques (2005) pode ser implementada através da seguinte fórmula:

$$\sum_{i=1}^n P_i \times q_i = \sum_{j=1}^m C_j + r \times V$$

Equação 1: Regulação por taxa de remuneração

Onde:

P_i é o preço unitário de venda de um produto ou serviço i ;

q_i é quantidade vendida prevista do produto ou serviço i ;

C_j são os custos j , fixos e variáveis, da empresa;

r remuneração dos investimentos e/ou dos ativos existentes do produto ou serviço i ;

V é o valor dos investimentos e dos ativos relativos ao produto ou serviço i .

A equação acima demonstra que a receita total da empresa não pode ser superior aos custos de produção mais os custos dos investimentos efetuados. Por isso, de acordo com Liston (1993), o que realmente se regula não é a taxa de remuneração, mas sim o preço do serviço ou produto.

Para Marques (2005) e Soares (2007) o cálculo da taxa de remuneração é feito corretamente, se se consideraram os seguintes passos:

- 1) determinar os custos que devem ser incorridos, ou seja os ativos elegíveis e garantir que os custos desnecessários não entrem para o cálculo da taxa;
- 2) definir um sistema de cálculo que inclua todos os investimentos e custos;
- 3) definir a taxa de remuneração que “cubra” todos os custos, ou seja, ao definir a taxa deve-se levar em conta o custo de oportunidade do capital associado;
- 4) determinar o preço que satisfaça a taxa de remuneração estabelecida anteriormente.

A RTR é um método de aplicação simples e fácil, permitindo à entidade reguladora limitar o preço, analisando os custos e os lucros, que a empresa pode obter dependendo do preço limite estabelecido. Na ótica de Marques (2005) e outros autores, permite a aplicação tanto dos conhecidos preços lineares de segunda escolha de Ramsey-Boiteaux, como também dos preços não-lineares. Os preços lineares de segunda escolha, de Ramsey-Boiteaux aqui referidos, são os preços que permitem maximizar o bem-estar social, impondo uma restrição no lucro obtido pela empresa regulada (Train, 1991).

Em oposição, os preços não-lineares, no caso do transporte marítimo, são aqueles que se podem aplicar aos passageiros consoante a idade, como por exemplo, os preços praticados para os menores de 12 anos e maiores de 65 anos, ou os de residência no país, como aplicado nas ilhas Canárias. Os descontos podem ser compensados por subsídios do Governo ou pelos preços praticados aos restantes grupos, por isso, esta teoria normalmente aceita, como consequência, que a aplicação de preços não-lineares origina uma forma de subsidiação cruzada (Liston, 1993; Marques, 2005; Soares, 2007).

Se o acima exposto pode ser considerado uma vantagem da aplicação do método de RTR, a sua principal desvantagem reside no efeito de Averch-Johnson, conhecido por *A-J effect* que diz que as empresas tendem a investir em capital mais do que o previsto com o intuito de aumentar a remuneração em detrimento do progresso tecnológico (Marques, 2005; Soares, 2007; Train, 1991), que poderia minimizar essa mesma remuneração e, conseqüentemente os custos.

O *A-J effect* pode ser também considerado como sendo uma consequência da informação imperfeita, a tal assimetria de informação acima referida, sendo, por isso, uma outra desvantagem do método de regulação aqui em análise. Tal como referido, ocorre quando a entidade reguladora não dispõe do mesmo tipo de informação que possui a entidade regulada, encontrando-se, por isso, em desvantagem com relação à esta entidade, existindo, assim, assimetria de informação entre as duas entidades. Com o objetivo de tirar benefícios em proveito próprio, a empresa regulada esconde e não fornece todas as

informações necessárias sobre os seus custos, não sendo, desta forma, possível à entidade reguladora determinar o valor exato do custo de capital da empresa regulada e dos custos de regulação (Marques, 2005; Soares, 2007). O custo do capital corresponde à taxa mínima de remuneração do capital necessário para atrair o interesse de um investidor privado.

Esta possibilidade, de esconder informação por parte da empresa regulada, demonstra que a entidade reguladora deve ser investida de poderes e competências para fazer auditorias de contabilidade e de gestão à empresa regulada, de modo a eliminar, ou no último caso, diminuir o mais possível a assimetria de informação, o que resulta em custos adicionais para a entidade reguladora, podendo este facto, por sua vez, levar ao conluio e à captura do regulador com a criação de laços de amizade entre um e outro (Liston, 1993; Marques, 2005; Soares, 2007).

A RTR, ao garantir que a empresa pode de forma regular e certa, amortizar os respetivos custos investidos ou o efeito permanente controlador de uma qualidade muito elevada com vista a uma menor remuneração, pode afetar a qualidade do serviço, dado que não há incentivos para melhorar a sua prestação. A eficiência produtiva, através da redução de custos, e a inovação também ficam condicionados, pois a regulação é feita com base nos custos históricos apresentados pelos documentos contabilísticos da empresa (Glass, Stefanova, & Sysuyev, 2013; Marques, 2005; Soares, 2007).

3.3.2. Regulação por Incentivos de Desempenho

O segundo grupo dos métodos de regulação económica, a RID, é, por sua vez, subdividida em 1) regulação por limite de preços (RLP), 2) regulação por limite de receitas (RLR) e 3) regulação por comparação (RC) (Marques, 2005).

3.3.2.1. Regulação por Limite de Preços

A RLP, em inglês, *price cap regulation*, como acima referido é aquela que mais se utiliza no sector das infraestruturas nos últimos anos, e, por isso, o método normalmente objecto de maior análise. Ela consiste na fixação de um tecto máximo de preços que, uma entidade regulada pode aplicar durante um período de tempo definido e acordado e que, geralmente, varia entre 3 a 6 anos. Esta forma de regulação surgiu para mitigar as desvantagens da RTR, criando incentivos à eficiência e à inovação, através da redução dos custos de produção, diminuição do poder de monopólio e redução ou eliminação de outros custos, conhecidos como a ineficiência-X (Button, 2010; Marques, 2005; Soares, 2007).

As referidas ineficiências ocorrem em empresas com poder elevado, dado que não estão sujeitas a pressões dos concorrentes para operarem com custos mais baixos. Exemplos de fatores causadores da ineficiência-X são a utilização de tecnologias demasiado avançadas numa economia onde o trabalho é relativamente barato e que não exige mão de obra qualificada e a má afectação de fatores produtivos.

À semelhança de outras formas já abordadas, como a limitação de receitas, neste método de regulação a empresa é limitada a definir os preços dentro do tecto fixado, o que também incentiva a reduzir os

custos, como forma de proporcionar opções aos utilizadores, na medida em que o tecto fixado não pode ser ultrapassado.

O preço máximo a praticar é normalmente dado através da seguinte fórmula (Glass et al., 2013; Marques, 2005; Soares, 2007):

$$P_{i,t} = P_{i,t-1} \times \left(1 + \frac{I_{i,t,t-1} - X_{i,t,t-1}}{100} \right)$$

Equação 2: Regulação por limite de preços

Onde:

$P_{i,t}$ preço máximo que se pode praticar no produto ou serviço i durante o tempo t ;

$P_{i,t-1}$ preço máximo praticado no período $t-1$ no produto ou no serviço i ;

$I_{i,t,t-1}$ Índice de Preços no Consumidor (IPC) correspondente ao produto ou serviço i , entre o período t e $t-1$. O IPC mede o nível de geral de inflação, que é considerado no preço final;

$X_{i,t,t-1}$ fator ganhos de produtividade na prestação do produto ou serviço i durante o período de tempo t e $t-1$. Corresponde à variação da produtividade (eficiência dinâmica, estática e alocativa de *inputs* e *outputs*). É definido no início de cada período de regulação e mantém-se inalterado durante o período definido para a regulação. O preço do serviço é inversamente proporcional ao valor da variação da produtividade, pelo que, quanto mais baixo for este, mais alto é aquele.

A escolha da variação da produtividade e da duração do período de validade do mesmo, não são fáceis de determinar porque como a própria fórmula sugere, valores baixos de X e períodos de duração longos podem ser favoráveis à empresa regulada mas prejudicam os utilizadores. No sentido inverso, a empresa regulada será penalizada e os utilizadores beneficiados, o que certamente acabará por traduzir numa má prestação do serviço ao utilizador (Glass et al., 2013; Soares, 2007). Por conseguinte, torna-se difícil de encontrar o ponto de equilíbrio.

Uma possível desvantagem deste método de regulação é a redução da qualidade do serviço, como forma de aumentar os lucros por parte da empresa concessionária, o que, em termos reais, acabará por se traduzir num “aumento de preço” para os utilizadores. Como forma de resolver este problema, a entidade reguladora deve fixar índices de qualidade de serviço para efeitos de controlo da empresa concessionária, devendo, da mesma forma, prever a aplicação de sanções às empresas caso não cumpram os limites mínimos exigidos (Liston, 1993; Marques, 2005). Um resultado prático desta medida pode ser a redução de preços, principalmente utilizando períodos regulatórios mais curtos, em que há ganhos de eficiência, o que pode resultar em tectos mais baixos no novo período (Marques, 2005), incentivando, assim, a procura de eficiência no serviço. Estas, como outras questões importantes, como, por exemplo, a obrigatoriedade da prestação do serviço nas rotas concessionadas, quer sejam rentáveis quer não, são questões importantes que devem ser claramente estabelecidas em contratos com os concessionários.

Assim, tal como no método de regulação por taxa de remuneração, considera-se aqui a assimetria de informação como sendo um fator de risco superior porque a entidade reguladora poderá não ter acesso à mesma informação que a entidade regulada.

Métodos de determinação da eficiência

A determinação do fator eficiência do método de RLP poderá ser efetuada a partir de vários métodos, de entre os quais se destacam:

- Método de Produtividade Total dos Fatores (PTF) – Abordagem do tipo *backward looking*, dado que, este método utiliza dados históricos de produtividade da empresa para prever os ganhos futuros. Existem vários índices para a sua determinação, no entanto, os mais utilizados são os de Malmquist e Törnqvist (Ondrej & Jiri, 2012).
- Análise de *benchmarking* – são classificados em métodos paramétricos e não paramétricos. Exemplos de métodos paramétricos são, o método dos mínimos quadrados, em inglês *ordinary least squares* (OLS), o método dos mínimos quadrados corrigidos, em inglês *corrected ordinary least square* (COLS) e o *stochastic Frontier Analysis* (SFA). Exemplos de métodos não paramétricos são o *data envelopment analysis* (DEA) e os números índices (Marques, 2005). A tabela 2 caracteriza as principais técnicas supracitadas.

Tabela 2: Principais técnicas de *benchmarking* para a determinação da eficiência

Propriedades	OLS	COLS	SFA	DEA
Classificação de técnica	Paramétrica não fronteira determinística	Paramétrica fronteira determinística	Paramétrica fronteira estocástica	Não paramétrica fronteira determinística
Base de comparação	Ajustamento médio	Melhores práticas	Melhores práticas	Melhores práticas
Especificação de forma funcional	Requerida e pode ser incorreta	Requerida e pode ser incorreta	Requerida e pode ser incorreta	Não é necessário
Assume que as UO são eficientes	Sim	Não	Não	Não
Detalhe das medidas de eficiência	Parcial	Parcial	Parcial	Elevado
Sensibilidade aos outliers	Pouco sensível	Muito sensível	Sensível	Muito sensível
Análise de fatores explanatórios	Sem problemas, exceto se há colineariedade	Sem problemas, exceto se há colineariedade	Sem problemas, exceto se há colineariedade	Mais difícil depende da correlação
Determinação de peers com características análogas	Não	Não	Não	Sim
Possibilidade de testes estatísticos, mesmo à seleção de variáveis	Sim	Sim	Sim	Análise recente e complexa
Contabilização de resíduos	Não, mas é pouco afetada	Não	Sim, mas exige a assunção da distribuição	Não
Integração de múltiplos inputs e outputs	Mais difícil e complexa	Mais difícil e complexa	Mais difícil e complexa	Simple
Requisito de dados	Menos exigente	Exigente	Muito exigente	Muito exigente

Fonte: Marques, 2005

3.3.2.2. Regulação por Limite de Receitas

A RLR, é aquela onde a entidade reguladora define um limite máximo nas receitas que a empresa regulada pode obter, dependendo estas dos preços do serviço e da produtividade da empresa (Marques, 2005). Assim como o método de RLP, este método obriga a empresa à procura de eficiência como forma de maximizar os lucros já que não pode, de qualquer modo, aumentar os preços (diretamente proporcional ao consumo do serviço), ou por outra via, incrementar as receitas. Nalguns casos pode a empresa aplicar a subsidiação cruzada, como maneira de controlar os preços, na medida em que preços altos podem ser contraproducentes.

O método de RLR é mais adequado quando a parcela dos custos fixos é elevada, dado que, na RLP, esta situação desencadeia um risco significativo, em virtude de as suas receitas estarem muito dependentes da oscilação dos consumidores.

3.3.2.3. Regulação por Comparação

A RC consiste em estabelecer uma equiparação entre o desempenho financeiro da empresa regulada com o de outras do mesmo sector, aplicando depois obrigações ou preços obtidos por esta via. Este tipo de regulação surgiu como forma de mitigar algumas das desvantagens apresentadas pelos outros métodos já citados como, por exemplo, aumentar os incentivos para minimizar os custos e para garantir uma remuneração “aceitável” para o capital investido (Marques, 2005; Yatchew, 2001).

4. Cabo Verde e o Sector de Transportes

4.1. O país chamado Cabo Verde

Cabo Verde é um país localizado no Oceano Atlântico, a 640 km da Costa Ocidental Africana, tendo sido descoberto por dois navegadores portugueses, António da Noli e Diogo Afonso, em meados do século XV. É constituído por 10 ilhas, divididas em dois grupos, dos quais nove são habitadas, e por vários ilhéus. O grupo do Barlavento (ilhas do Norte) é composto pelas ilhas de Santo Antão, São Vicente, Santa Luzia, São Nicolau, Sal e Boavista e o grupo de Sotavento (ilhas do Sul) pelas ilhas de Maio, Santiago, Fogo e Brava. A área territorial terrestre de Cabo Verde é de 4 033 km² e dispõe de uma extensão de costa de 1.020 km (DGPOG, 2008). O arquipélago tem uma população de, aproximadamente, meio milhão de habitantes. Cerca de 56% da população reside na maior ilha do país, Santiago, e mais de um quarto na cidade capital, a cidade da Praia. A densidade populacional de Cabo Verde é de 108 habitantes/km².

A economia de Cabo Verde é muito influenciada pela evolução da economia mundial, sobretudo pelas economias pertencentes à zona Euro (Ministério das Finanças e do Planeamento, 2012), na qual o escudo cabo-verdiano se encontra indexado desde 1999, fruto da cooperação cambial com Portugal, segundo a Decisão 98/744/CE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1998. As principais fontes de receita são o turismo, as remessas dos emigrantes, a agricultura e a riqueza marinha.

Segundo estimativas do Banco Mundial para o ano de 2013, o PIB *per capita* de Cabo Verde situou-se nos 4.400 USD. Como tal, deixa de fazer parte dos países elegíveis para ajuda externa concessionária. Apesar de ter conseguido uma moratória na aplicação dessa determinação, o país tem vindo a tomar medidas tendentes a adequar a sua economia, tornando-a mais atraente à procura por parte de investidores privados e, por isso, gerando meios próprios para financiar o seu desenvolvimento. Prevê-se que a taxa de crescimento do PIB para 2017 situa-se na ordem dos 3,3%.

Este facto foi referenciado no relatório *Doing Business 2015* do Banco Mundial, onde são avaliados indicadores como abertura de empresas; obtenção de alvarás de construção; registo de propriedade; obtenção de crédito; proteção de investidores; pagamento de impostos; comércio internacional; execução de contratos e encerramento de empresas.

Com uma democracia estável, no relatório para o ano de 2017, Cabo Verde ocupa o 129º lugar, descendo quatro posições face ao ano anterior. Porém, continua a liderar o grupo dos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) nos indicadores do *Doing Business* e mantém também a 3ª posição quando se trata das economias da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), ficando atrás apenas de Portugal (25º lugar) e do Brasil (123º lugar).

Mesmo assim, muito caminho há ainda por percorrer e o país continua a apostar fortemente em reformas estruturais, de modo a melhorar cada vez mais a sua *performance*. Reformas implementadas pelo país, no último relatório, são a introdução do salário mínimo e a adoção de uma nova lei que prevê

a criação de agências de crédito. Exemplos de reformas já implementadas são a redução do tempo de formalização de empresas de 11 dias para 2 dias, eliminação da inspeção municipal na abertura e simplificação de procedimentos de licenciamento, implementação de sistema de inscrição *online* para empresas, descentralização do atendimento aos utilizadores através das Casas do Cidadão, facilitação no registo de propriedades com a adoção de taxas fixas, abolição dos impostos de selo sobre vendas e cheques, e redução da carga fiscal sobre as empresas através da redução das taxas de impostos de 30% para 25%, entre outras. Cabo Verde enfrenta ainda vários desafios para atingir a meta que se pretende, sobretudo ao nível de expansão, operação/maturação e encerramento de empresas.

Devido à geografia, insular e arquipelágica, e ao facto de ser um país de fraca capacidade produtiva, basicamente importador, a necessidade das infraestruturas de transportes é ainda maior. O transporte representa um importante e singular papel na comunicação intra e inter-ilhas e entre o país com o resto do mundo. O transporte rodoviário é fundamental para a mobilidade dentro das ilhas, enquanto que os transportes marítimos e aéreos representam o meio de entrada e saída de bens e de pessoas de e para as diversas ilhas e para o exterior. Por isso, é fundamental efetuar investimentos nas infraestruturas de transportes, principalmente portos, aeroportos e estradas, recorrendo à dívida externa, aumentando os custos de desenvolvimento, o que aliás já reflete nos níveis de endividamento do país, que já se situa em cerca de 130% do PIB. A dependência destes tipos de infraestruturas, em algumas ilhas, não é significativa, todavia exige-se um mínimo como forma de garantir as necessidades básicas das populações residentes, como é, por exemplo, o caso de ilhas mais pequenas da Brava e do Maio.

Das 9 ilhas habitadas, apenas 7 possuem aeroportos em funcionamento, dos quais somente 4 (São Vicente, Sal, Santiago e Boavista) são internacionais. Os principais encontram-se localizados nas ilhas do Sal e de Santiago. Todas as ilhas têm portos com potencial para receber tráfego internacional, exceto o Porto Inglês (Maio) por não possuir uma delegação aduaneira. Alguns são limitados, pela sua reduzida profundidade, encontrando-se por isso adstritas a embarcações de muito pouco calado, ou ainda por se encontrarem expostas a maresias, só podem funcionar em determinadas épocas do ano.

Cabo Verde, que, como já referido, já atingiu o nível de um país de rendimento médio baixo, segundo Banitez & Briceño-Garmendia (2011) possui uma rede de infraestruturas já bem desenvolvida, quando comparada com a de outros países do continente africano. Apesar disso, na maioria das vezes a rede ainda é ineficiente e os níveis de serviço são ainda baixos. A fragmentação e a descontinuidade territorial impedem a captura e a utilização de economias de escala e dificulta a adaptação de tecnologias de ponta nos portos, aeroportos e estradas.

4.2. Transporte Rodoviário em Cabo Verde

Ao contrário do que acontece nas regiões continentais ou ainda em outras regiões insulares mais desenvolvidas, em Cabo Verde, a única alternativa para a circulação de pessoas e bens, entre as zonas mais interiores e as zonas mais urbanizadas, onde se encontram os principais serviços públicos e comerciais, é o transporte rodoviário. Nos últimos anos, a rede de estradas de Cabo Verde vem sendo

melhorada com a construção de novas estradas asfaltadas e pavimentação de estradas com a tradicional calçada portuguesa, diminuindo, assim, o número de estradas precárias, facilitando por isso a proximidade entre os habitantes e melhorando a qualidade no acesso a bens e serviços.

A rede de estradas, entre nacionais e municipais, é quantificada em 1600 km (1000 km constitui a principal rede de estradas), sendo apenas 75% delas pavimentadas (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011). A extensão das estradas pavimentadas varia entre as ilhas. Nas ilhas de São Nicolau e São Vicente, a pavimentação é próxima de 100%, enquanto na maior e principal ilha do país, Santiago, a pavimentação ronda os 50% (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011). Os tipos de pavimento encontrados nas estradas, são normalmente o betão asfáltico, a rega asiática (*bicouche*), a calçada portuguesa e a calçada de paralelepípedos (DGPOG, 2008). Cerca de 30% da extensão de estradas encontram-se em bom estado de conservação, enquanto os restantes 70% estão em mau estado (DGPOG, 2008).

Todas as ilhas possuem um sistema de transporte interurbano de passageiros. Este é prestado por entidades privadas, que encontraram nele uma oportunidade de negócio. O transporte é realizado normalmente por veículos da marca Toyota conhecidas entre a população como as *Hiace* (referência ao modelo mais usado). A oferta quantitativa desse serviço é adequada à procura dos utilizadores. Porém, o mesmo já não se pode dizer da qualidade do serviço que muitas vezes não tem nem hora nem destino marcado, para além da superlotação a que normalmente estão sujeitos. Apenas as ilhas de Santiago e São Vicente dispõem de serviço público de passageiros coletivo urbano. O transporte urbano de passageiros foi liberalizado em Maio de 2002, aquando da liquidação da empresa estatal, a Transcor (ARE, 2009; DGPOG, 2008).

A regulação do transporte coletivo urbano de passageiros cabe à Agência de Regulação Económica (ARE), cujo papel é de garantir a igualdade, a continuidade, a regularidade e a acessibilidade de preços para os utilizadores. Contudo, tradicionalmente a ARE parece exercer as suas competências exclusivamente na parte respeitante à tarifação e, ainda assim, de forma limitada.

4.3. Transporte Aéreo em Cabo Verde

O sistema aeroportuário de Cabo Verde é composto por 10 aeroportos, dos quais, três, Ponta do Sol (Santo Antão), Mosteiros (Fogo) e aeródromo da Brava, encontram-se desativados por razões de segurança (DGPOG, 2008). Dos restantes sete aeroportos, quatro são internacionais e três são aeródromos. O aeroporto da ilha do Sal foi até o ano de 2005, aquando da abertura do aeroporto internacional da ilha de Santiago, o único aeroporto internacional (Fisher Associates, 2011). Até então funcionava como *hub* para voos internacionais e domésticos e também como base para escala técnica e abastecimento de diversas aeronaves (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011). No aeroporto da ilha do Sal concentra-se cerca de metade do tráfego aéreo do país. Conjuntamente com o aeroporto da ilha de Santiago, são os únicos que possuem equipamentos capazes de operar 24 horas por dia (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011). Porém, verifica-se, nos últimos anos, um crescimento acentuado do tráfego na ilha da Boavista, principalmente de turistas que visitam o país, ainda que, por falta de iluminação, o aeroporto esteja limitado a voos diurnos.

Cabo Verde, por ser um país ilhéu, portanto sem fronteira terrestre, o transporte internacional e nacional de passageiros é assegurado maioritariamente por meios aéreos. O transporte de passageiros entre ilhas até então era assegurado pela companhia aérea nacional, Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV). A partir de Agosto de 2017, o transporte aéreo doméstico será assegurado pela Binter Cabo Verde, empresa de origem canarina, detida 49% pelo Governo de Cabo Verde. A TACV realiza ainda voos internacionais para a Europa, EUA, Brasil e África. As suas principais rotas estão direcionadas prioritariamente para os países europeus e americanos de forte tradição de emigração de cabo-verdianos.

As ligações internacionais também são realizadas por outras companhias aéreas, tais como os Transportes Aéreos de Portugal (TAP) e por voos *charters* que têm como destino as ilhas turísticas como o Sal e a Boavista. Uma outra companhia, a Cabo Verde Express, também realiza voos, apenas em modo *charter*, entre as ilhas desde 1998. A sua principal fonte de receita é a Touristik Union International (TUI), a quem presta serviço de excursões entre as ilhas para os respetivos turistas (Fisher Associates, 2011). A Halcionair operou durante algum tempo no transporte inter-ilhas, porém cessou as atividades devido a problemas económicos e encontra-se, neste momento, à procura de parceiros que a possam viabilizar. A companhia aérea nacional é deficitária devido à pouca rentabilidade dos voos domésticos. Estima-se que em 2009, a TACV perdeu cerca de 5 milhões de euros nos voos domésticos (Fisher Associates, 2011).

O aeroporto da ilha do Sal foi utilizado pela South African Airlines (SAA) como escala na sua rota Joanesburgo-Atlanta, durante vários anos, nos últimos anos foi preterido pelo aeroporto de Dakar. As razões do abandono deste aeroporto de escala nas suas rotas, deve-se ao facto da adesão da companhia à Star Alliance, a primeira e a maior aliança de companhias aéreas do mundo, da qual o seu parceiro dos Estados Unidos, a Delta Airlines não é membro. Por esse motivo, a SAA mudou de parceiro, substituindo a Delta Airlines pela United Airlines, com *hub* em Chicago, mudando assim o seu destino. Outro fator, foi a redução da frota da SAA (em particular os Boeings 747), que escalavam a ilha do Sal (Afrol News, 2006), por aviões de maior porte, com maior autonomia e por isso menos dependentes dessas escalas.

A companhia desempenhava um papel importante para a economia cabo-verdiana, chegando a ser nos anos 80, a terceira maior fonte de receitas para o país, atrás apenas das ajudas externas e das remessas dos emigrantes (Afrol News, 2006). O impacto na economia nacional foi, por isso, grande com a saída da SAA do Sal, principalmente para as empresas TACV, ASA e Vivo Energy Cape Verde, então Shell Cabo Verde. A maior lesada com a saída, foi a Vivo Energy Cape Verde, para quem a companhia representava cerca de 75% do volume de negócios na altura (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011).

A gestão dos aeroportos, dos aeródromos e do espaço aéreo é confiada à companhia estatal, Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA), sediada na ilha do Sal. A principal fonte de receita da ASA é a *FIR – Flight Information Region* do Sal, que é cruzada por muitas das rotas do Atlântico.

Parte da receita da ASA é utilizada para a subsídio cruzada dos aeroportos (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011; DGPOG, 2008; Fisher Associates, 2011).

O sector dos transportes aéreos é regulado pela Agência de Aviação Civil (AAC), criada em 2004. Esta é uma autoridade administrativa independente, cabendo-lhe a regulação técnica e económica e a supervisão e regulamentação do sector de aviação civil (AAC, 2007; Fisher Associates, 2011).

4.4. Transporte Marítimo em Cabo Verde

O principal motivo do povoamento de Cabo Verde, após o seu descobrimento, terá sido devido à sua posição geoestratégica e, conseqüentemente, aos benefícios que daí poderiam advir para os navegadores nas rotas do Atlântico. Por isso, desde do seu descobrimento, Cabo Verde e o sector dos transportes marítimos têm desenvolvido uma forte ligação, a nível nacional e internacional, tendo desempenhado um papel importante no comércio português. O País não possui recursos naturais, a terra é pouco fértil, até hoje não se lhe reconhece qualquer potencial em recursos minerais preciosos mas, reconhece-se ao país, um forte potencial para o apoio logístico à navegação atlântica. No passado, foi escala obrigatória para os navegadores para o abastecimento de água, víveres e outros alimentos, rumo ao descobrimento do hemisfério Sul e da Índia.

Apesar do historial e do forte potencial que se reconhece ao país, os transportes marítimos continuam sendo um dos principais entraves ao seu desenvolvimento. Precário ainda nos dias de hoje, o sector dos transportes marítimos, ao longo dos anos, vem manifestando graves ineficiências que deverão ser resolvidas o quanto antes, sob pena de continuar a comprometer o desenvolvimento. Nem o Governo, nem o sector privado, ainda foi capaz de os resolver. Hoje, mais consciente dessa situação, o Governo tem vindo a investir na modernização e expansão das infraestruturas de transporte marítimo e portuário, tendo, por exemplo, sido forçado a intervir na Fast Ferry para a viabilizar e impedir a sua queda, adquirindo uma posição acionista de referência.

Atualmente, segundo o extinto Instituto Marítimo e Portuário (IMP), encontram-se registados 24 armadores e 31 navios de comércio. Dos 24 armadores, apenas 8 operam no serviço de cabotagem nacional, sendo eles:

- Naviera Armas Cabo Verde, S.A;
- Cabo Verde Fast Ferry, S.A.;
- Sociedade de Transportes Marítimo, Lda.;
- Tuninha – Transporte Marítimo, S.A (com um navio, também parado neste momento);
- Polar, Lda.;
- Abílio Francisco Silva, Lda.;
- Cabo Verde Marítima, Lda.;
- Sociedade Bini Line, Lda.

Todos os armadores, possuem, pelo menos, uma embarcação. A lista das embarcações disponíveis para o serviço de cabotagem encontra-se na tabela em baixo. As embarcações são quase todas já

velhas, com uma idade média a rondar os 35,6 anos, subindo para os 43,6 anos, se não forem considerados o *Kriola* e o *Liberdadi* (4 anos cada).

Tabela 3: Resumo das embarcações de cabotagem em Cabo Verde

Armador	Navio	Tipo de Navio
Naviera Armas Cabo Verde, S.A	Mar D' Canal	<i>RoRo</i>
Cabo Verde Fast Ferry, S.A.	Kriola	<i>RoRo</i> (Catamarã)
	Liberdadi	<i>RoRo</i> (Catamarã)
Sociedade de Transportes Marítimo, Lda.	Sal Rei	<i>RoRo</i>
Tuninha – Transporte Marítimo, S.A.	Vicente	<i>RoRo</i>
Polar, Lda.	Sotavento	Carga/Passageiros
Abílio Francisco Silva, Lda.	Ribeira de Paúl	Carga/Passageiros
Cabo Verde Marítima, Lda.	Pentanila B	<i>RoRo</i>
Sociedade Bini Line, Lda.	Djon Dade	Carga/Passageiros

Fonte: Fisher Associates, 2011

Os procedimentos logísticos associados ao embarque e desembarque de passageiros e das bagagens são quase inexistentes. Existem casos em que são os próprios passageiros a transportar as suas bagagens de e para o interior das embarcações, o que origina desconforto, ineficiência e desordem nos processos de embarque e desembarque, com prejuízo para os próprios passageiros.

Assim, como a logística de passageiros, a logística associada ao transporte de mercadorias é também assegurada pelo próprio proprietário. Não existe, para o transporte nacional, um sistema de transitários, que podem responsabilizar-se pelas cargas, desde a sua receção no porto de embarque até a sua entrega no destino. Estas são transportadas, na maioria das vezes, em carrinhas para o interior do porão, sempre acompanhadas pelos proprietários de modo a garantir que a mercadoria chegue ao destino, nas melhores condições possíveis, aumentando desta forma, o custo da mercadoria transportada (frete da mercadoria e bilhete de passagem do proprietário e da carrinha). A inexistência de transitários no mercado cabo-verdiano justifica-se pela ausência de condições para a sua criação, como por exemplo, a garantia do serviço de transporte de mercadorias inter-ilhas: a maioria das rotas de cabotagem existentes não são reguladas e o serviço varia consoante a procura.

O anexo 1 espelha o movimento de passageiros entre os portos do arquipélago. Com uma breve análise, facilmente se conclui que o transporte de passageiros é maioritariamente entre o Porto Grande e o Porto Novo, dado que a troca comercial entre as duas ilhas é grande e o meio marítimo constitui o único acesso à ilha de Santo Antão. Mesmo quando funcionava o aeródromo de Ponta do Sol, o preço do bilhete, a frequência dos voos e o tipo de aeronave utilizado não justificava o uso deste tipo de transporte, pois não atendia à procura existente na ilha. O mesmo acontece entre os portos do Vale dos Cavaleiros no Fogo e da Furna na Brava e o porto da Praia, em Santiago.

O crescimento de passageiros transportados entre as ilhas da Brava e do Fogo, justifica-se pela introdução do catamarã *Kriola*, que veio melhorar consideravelmente as condições de transporte,

introduzindo regularidade e qualidade na viagem, embora as tarifas praticadas sejam consideradas caras pelos utilizadores. Nos restantes portos, o tráfego pode ser igualmente melhorado, se forem melhoradas as condições das ligações, nomeadamente a sua previsibilidade, como aconteceu no caso da Brava e Fogo, e houver melhoria nas embarcações e nas infraestruturas. Um caso particular é o do porto da ilha do Maio, que ainda não dispõe de rampas *RoRo* (rampas equipadas com rodas). As empresas de cabotagem foram incentivadas a investir em navios do tipo *Roll-On/Roll-Off Passenger (RoPax)*, transporte misto de passageiros, veículos e carga rodada, e essas embarcações não podem escalar nesse porto por inexistência destas condições.

O anexo 2 refere-se ao volume de mercadorias transportadas entre os portos do arquipélago. Neste aspeto, os portos da Praia e do Porto Grande, são os que apresentam o maior fluxo. São os dois principais portos internacionais, onde os bens importados são recebidos e depois distribuídos para as restantes ilhas. O Porto Novo possui também uma quantidade relativamente elevada, pois a ilha onde o porto se insere, é uma ilha predominantemente agrícola, abastecedora da ilha de São Vicente. Para além disso, Santo Antão utiliza São Vicente como o seu mercado abastecedor de produtos importados, ainda que, na ilha já existam alguns importadores.

4.4.1. Infraestruturas Portuárias Existentes

Independentemente da sua dimensão, todas as ilhas habitadas de Cabo Verde estão equipadas com portos: Porto Grande (São Vicente), Porto da Praia (Santiago), Porto da Palmeira (Sal), Porto Novo (Santo Antão), Porto do Tarrafal (São Nicolau), Porto do Vale dos Cavaleiros (Fogo), Porto Inglês (Maio), Porto da Furna (Brava) e Porto de Sal-Rei (Boavista). Destes, apenas o Porto da Praia e o Porto Grande têm capacidade para receber navios de grande porte e assegurar, ainda que com alguma deficiência, por inexistência de meios adequados, a movimentação e a armazenagem de cargas em contentores. Também são estes os portos de transbordo a nível de cabotagem (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011; DGPOG, 2008), onde, para além de contentores, a maior parte da carga movimentada encontra-se condicionada de forma diferente, em paletes ou a granel. Cabo Verde não dispõe ainda de portos de águas profundas. Fala-se atualmente na construção de um porto de águas profundas no concelho de Santa Cruz em Santiago, encontrando-se as autoridades a analisar a sua viabilidade.

À exceção do Porto Inglês na ilha do Maio, todos estão equipados com infraestruturas que permitem a recepção de navios do tipo *Roll-On/Roll-Off (RoRo)*, permitindo a carga e descarga das embarcações, através de plataformas equipadas com roda.

Por falta de equipamentos apropriados, nem todos os portos permitem a acostagem de diferentes tipos de navios utilizados para o comércio nacional e internacional. A falta de terraplenos para a movimentação de mercadorias, a carência de equipamentos para o manuseamento de vários tipos de acondicionamento de carga, as tarifas elevadas, aplicadas aos passageiros e às mercadorias, constituem limitações importantes na utilização desses portos. Medidas, como a construção de rampas *RoRo* e a subsidiarização de tarifas nas rotas deficitárias e o reajustamento das tarifas portuárias para incentivar o uso de navios *RoPax*, já foram tomadas pelo Governo para minorar as ineficiências

encontradas nos portos (Fisher Associates, 2011) e incentivar os navios a fazerem essas rotas para servir as populações. Atualmente, todos os portos do arquipélago encontram-se em fase de reestruturação (modernização e expansão), exceto o da ilha do Maio, embora este também precisa de uma reestruturação urgente. O processo de reestruturação está sendo financiado por diversas organizações e países como, por exemplo, a Holanda, Portugal, Banco Mundial, KfW (*Kreditanstalt für Wiederaufbau*), Organização dos Países Exportadores de Petróleo, Banco Europeu de Investimentos e *Millennium Challenge Corporation* - Cabo Verde (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011; DGPOG, 2008).

Os principais portos do país e respetiva caracterização são:

- **Porto da Praia** - Localizado na capital do país, o Porto da Praia é constituído por cinco cais, com profundidade entre os 4 e os 13,5 metros, dos quais um é de utilização exclusiva para a pesca. É considerado um dos principais portos de Cabo Verde, sendo o centro abastecedor das ilhas do Sotavento. Tem uma área de 30 hectares e representa cerca de 35% do tráfego marítimo de mercadorias a nível nacional.

Após a conclusão das obras de modernização e expansão, que vem sofrendo nos últimos anos, o porto deverá estar equipado com infraestruturas modernas, capazes de acolher qualquer tipo de embarcação, como, por exemplo, embarcações do tipo *RoRo*, graneleiros ou ainda porta contentores. O terminal de passageiros, inaugurado em 2009, disponibiliza condições razoáveis de conforto e higiene, apesar de não possuir capacidade para o elevado tráfego de passageiros, de cabotagem, que se verifica no porto.

No que concerne a armazenagem de mercadorias, o Porto da Praia, tem ao seu dispor silos de cereais, com uma capacidade para 15.000 m³, e cimento, que no conjunto representam cerca de 26,7% do tráfego internacional. Possui ainda quatro armazéns cobertos, dois dos quais estão situados adjacentes ao cais n.º 2 e os outros dois situados no Cargo Village, dois parques de contentores com capacidade para 200 mil TEUs/ano e ainda *slots* para contentores de frio.

- **Porto Grande** - Este porto localizado em Mindelo, ilha de S. Vicente, antiga capital económica cabo-verdiana, durante a época colonial portuguesa, é igualmente um dos principais portos do arquipélago. Situa-se numa das mais belas baías do mundo, de forma semicircular com 2 km de raio, com uma profundidade, que varia entre 11 e 30 metros, oferecendo excelentes condições de entrada e abrigo para qualquer tipo de embarcação. Para a atracação, o porto pode receber navios entre os 3,5 e 11 metros de calado.

O porto é constituído por 3 molhes em forma de "F", unidos pelo cais de acesso, com profundidades que variam entre os 3 e 12 metros. Dispõe de 5 armazéns de mercadorias com cerca de 7.000 m² de área coberta e possui uma área descoberta de 50.704 m². É considerado um dos melhores portos para o serviço de cabotagem, quer de mercadorias quer de passageiros. Possui duas rampas *RoRo* e um moderno e amplo terminal de passageiros. O terminal de cabotagem situa-se fora do porto comercial.

- **Porto da Palmeira** - O Porto da Palmeira, localizado na ilha do Sal, é constituído por dois cais, com profundidades entre os 1 e 6,20 metros e uma rampa *RoRo*. Acolhe para além da atividade comercial de transportes de mercadorias e passageiros, atividade industriais relacionadas com náutica de recreio e marítimo-turísticas.

O porto possui uma capacidade nominal de 70.000 toneladas por ano. É responsável pela receção do tráfego internacional de combustível. O porto dispõe atualmente de modernos sistemas de combate ao fogo e videovigilâncias, infraestruturas para abastecimento de água e drenagem e tratamento de águas residuais para a reutilização na rega.

- **Porto Novo** - O Porto Novo, localizado na ilha de Santo Antão, possui a maior e a mais moderna gare marítima do país, com capacidade anual de 250.000 passageiros. É constituído por três cais, sendo dois deles equipados com rampas *RoRo* e um de apoio à pesca.

Após a remodelação em 2011, o Porto Novo é atualmente o 3º porto do arquipélago, atrás do Porto Grande e do Porto da Praia. Constitui a única ligação da ilha com o resto de Cabo Verde e o mundo, sendo por isso, uma peça fundamental no estímulo e promoção de negócios e do desenvolvimento da ilha.

- **Porto do Tarrafal** - O Porto do Tarrafal, localizado na 4ª maior ilha do arquipélago, São Nicolau, destina-se principalmente ao serviço de cabotagem. É constituído por dois cais, sendo um equipado com rampa *RoRo*. A sua profundidade varia entre os 3,05 e 6,80 metros.

Tal como o Porto Inglês, o Porto do Tarrafal ainda não recebeu qualquer obra de expansão ou de modernização. O porto é equipado com um armazém coberto para o depósito de mercadorias, com uma área de 450 m².

- **Porto do Vale dos Cavaleiros** - O porto da ilha do Fogo, Porto do Vale dos Cavaleiros, é constituído por dois cais com 75 e 110 metros de comprimento e 5 metros de profundidade. É equipado com uma rampa *RoRo*, amovível e ajustável consoante a maré. Não dispõe de equipamentos de carga vertical, por isso, o carregamento só é possível através de embarcações do tipo *RoRo* ou através de navios equipados com grua. No porto encontra-se ainda uma gare marítima, instalações administrativas e da polícia fiscal e aduaneira.

- **Porto Inglês** - O Porto Inglês situado na ilha do Maio é constituído por um cais com 265 metros de comprimento, suportado em estacas de betão armado de camisa metálica que, devido à correntes laterais, dificulta a atracação de navios de pequeno porte. Possui um terraplano com 7.000 m² destinado ao armazenamento de contentores e aos serviços administrativos do porto.

A fraca condição de operacionalidade do porto, construído em mar aberto, encontra-se associada à forte agitação marítima que se verifica em determinadas épocas do ano. É o único porto em Cabo Verde, que não dispõe de uma rampa *RoRo*, dificultando, assim, o serviço de cabotagem.

- **Porto da Furna** - Situado na ilha mais a sul do arquipélago, o Porto da Furna, é a única plataforma de ligação da ilha da Brava com o resto do País e com o mundo. É constituído por

um único cais com uma profundidade de 5 metros, e encontra-se equipado com uma rampa *RoRo*, amovível e ajustável consoante a maré. Dispõe ainda de um armazém, utilizado maioritariamente para o armazenamento de mercadorias provenientes dos emigrantes dos EUA.

Prevê-se com o programa de modernização e expansão dos portos de Cabo Verde, a construção de um segundo cais com 70 metros de comprimento e ampliação do atual de 30 para 60 metros de comprimento. Será ainda equipado com dois edifícios, para a gare marítima e para os serviços administrativos, e redes de energia e de iluminação de apoio aos cais.

- **Porto Sal-Rei** - O Porto Sal-Rei localiza-se na 3ª maior ilha do arquipélago, em termos de superfície, a Boavista. Devido ao forte potencial turístico da ilha da Boavista, é aconselhado a construção de maiores e melhores infraestruturas portuárias, a fim de poder responder adequadamente ao desenvolvimento e ao incremento do tráfego, que se vem sentido nos últimos anos.

Após a conclusão das obras previstas para 2015, prevê-se que o porto venha a ser uma porta de entrada para a ilha e Cabo Verde do tráfego internacional de turismo e também importante escala dos navios que servem de cabotagem às restantes ilhas.

4.4.2. Autoridade Portuária

Os portos de Cabo Verde são, na sua totalidade, propriedades do Estado e são geridos pela Empresa Nacional de Administração dos Portos (Enapor, S.A). A Enapor é uma empresa de capital exclusivamente público, portanto detida pelo Estado, sob a forma de sociedade anónima de responsabilidade limitada (Enapor, 2008), com sede na ilha de São Vicente, cidade do Mindelo. É responsável pela operação, manutenção e reparação de todas as infraestruturas portuárias (Enapor, 2008).

Os gastos da Enapor são suportados por recursos públicos e por tarifas e taxas portuárias aplicadas às empresas que utilizam os portos e pelos serviços prestados. Existe um excesso de trabalhadores, sobretudo dos estivadores, que detêm grande poder nos portos. A ineficiência das operações portuárias é elevada, tanto em termos de tarifa como do tempo de espera dos navios (Banitez & Briceño-Garmendia, 2011). A título de exemplo, segundo dados do Banco Mundial (2000) e de Banitez & Briceño-Garmendia (2011), a permanência dos navios no Porto do Mindelo, é, em média, de 14 dias, enquanto que em Dakar é de 7 dias e o tempo de espera despendido antes do navio ser ancorado é de 24 horas no Porto Grande do Mindelo contra 3 horas no porto de Abidjan.

A gestão praticada pela Enapor é do tipo tradicional. As tarifas portuárias nacionais são subsidiadas pelas tarifas internacionais, segundo informações recolhidas através de entrevistas realizadas na Enapor¹. As tarifas portuárias de cabotagem aplicadas às embarcações são subsidiadas em cerca de 20% pelas tarifas portuárias internacionais, dado que os custos fixos e de operação dos mesmos são

¹ Entrevista realizada em Julho de 2013 com o Eng.º Franklin Spencer.

elevadíssimos, na maior parte dos casos justificado pela idade das embarcações, que apresentam uma média de idade superior a 35 anos. É de notar que a Lloyds indica que a idade média para o abate das embarcações ronda os 30 anos, o que coloca a idade das embarcações do país acima da idade de abate. O sistema tarifário em vigor encontra-se publicado no Boletim Oficial n.º 7 de 1 de Fevereiro de 2013.

A burocracia, a nível de procedimentos portuários, como já referido, é uma das fraquezas da gestão dos portos de Cabo Verde. Cada armador tem de se relacionar com cinco instituições quando utiliza os portos nacionais, sendo elas a Alfândega, a Enapor, a AMP (extinto IMP), a Delegacia de Saúde e a Polícia (Marítima, Fiscal e de Fronteira), preenchendo um total cerca de 22 formulários diferentes. Com o intuito de reduzir a burocracia a nível dos serviços administrativos e o número de instituições com que os armadores se relacionarem, foi lançado o projeto Janela Única Portuária II (JUPII) em que o armador num único contacto poderá preencher todos os requisitos exigidos.

As vantagens da JUPII são inúmeras, de entre as quais, a redução do consumo do papel, o aumento da eficiência do transporte de mercadorias e dos despachos, o aumento do controlo e fiscalização dos serviços, a melhoria na qualidade do serviço, a redução substancial do tempo despendido pelos operadores no desembarço dos navios, acrescida ainda do facto de a sua gestão poder ser realizada à distância. A JUPII encontra-se atualmente instalada em todos os portos nacionais.

O Estado de Cabo Verde pretende desde há alguns anos privatizar a Enapor com o objetivo de introduzir eficiência e eficácia na gestão dos portos. A Enapor, ficará reservada após a privatização, para o controlo, a planificação, a organização e o *marketing* dos portos, enquanto ao privado, através de contratos de concessão e de gestão, será concedida a comercialização e os serviços portuários. Desta forma, a autoridade portuária nacional deixará de ser responsável pela prestação de serviços e pelas superestruturas, cabendo-lhe apenas as funções de gestão e regulação e a propriedade das infraestruturas, passando deste modo do atual modelo de gestão de serviços públicos para o tipo *Landlord*.

4.4.3. Rotas

Salvo algumas exceções já referidas, o país não dispõe de rotas regulares estabelecidas nas ligações entre as ilhas. As principais rotas atualmente existentes, encontram-se descritas no seguinte quadro, de acordo com a frequência, nem sempre cumprida e com o tipo de navio. Devido a circunstâncias e constrangimentos diversos, os navios são realocados para diferentes rotas por causa de avarias, naufrágios ou ainda devido à constante variação da procura do serviço. Exceto para as rotas entre a Praia e o Vale dos Cavaleiros e Furna, entre a Furna e o Vale dos Cavaleiros, entre a Praia e o Porto Inglês e entre a Praia e o Sal-Rei, consideradas deficitárias e abrangidas pelas obrigações de serviço público (OSP), para as outras rotas, o mercado é livre e não existe nenhuma obrigação entre o armador e o Estado. O quadro seguinte representa as rotas nacionais regulares:

Tabela 4: Caracterização da frequência das rotas nacionais regulares

Navios	Tipo de Navio	Percurso	Frequência
Sal Rei	RoRo	São Vicente-Santiago-Boavista-Sal-Santiago	Semanalmente
		São Vicente-Santiago-São Vicente	2 vezes por semana
		Santiago-São Nicolau-São Vicente-São Nicolau-Santiago	quinzenal
Sotavento	Cargueiro	Santiago-Maio-Santiago	2 vezes por semana
Kriola	Catamarã	Santiago-Fogo-Brava-Santiago	Diariamente
Vicente	RoRo	São Vicente-Santo Antão-São Vicente	Diariamente
Mar D' Canal	RoRo	São Vicente-São Antão-São Vicente	Diariamente
Ribeira de Paúl	Cargueiro	São Vicente-São Nicolau-Sal-São Nicolau-São Vicente	Semanalmente
Pentalina B	RoRo	São Vicente-Sal-Boavista	Irregular
		São Vicente-Santiago	Irregular
		Santiago-Fogo-Brava-Santiago	Irregular
Santo Antão	Cargueiro	São Vicente-Sal-Boavista-Sal-São Vicente	Irregular
Djon Dade	Cargueiro	Santiago-Sal-Boavista-Santiago	Irregular
Mar Liso	Pequeno Cargueiro	São Vicente-São Nicolau-São Vicente	Irregular
Estrela Nova	Pequeno Cargueiro	Santiago-Sal-Boavista	Irregular
Conceição Maria	Pequeno Cargueiro	São Vicente-São Nicolau-Sal	Irregular

Fonte: adaptado Fisher Associates, 2011

4.5. Regulação em Cabo Verde

A criação das agências de regulação em Cabo Verde deve-se à reestruturação e às reformas dos sectores financeiros e das infraestruturas que o país vem sofrendo desde 1992, da privatização das empresas do Estado e da liberalização da economia (ARE, 2008b).

O primeiro regime jurídico das entidades reguladoras em Cabo Verde foi criado pela Lei n.º 20/VI/2003. Desde então sofreu algumas alterações e o atual regime das entidades reguladoras é definido pela Lei n.º 14/VIII/2012. Os sectores que estão abrangidos são: transportes (aéreos, rodoviários e marítimos), comunicações, portos, águas, energia, bancário e para bancário, segurador, mercados de valores mobiliários, alimentar, químico-farmacêutico e obras públicas e particulares.

Anterior ao primeiro regime jurídico das entidades reguladoras, tinha sido criada em 1999 a Agência de Regulação Multissetorial (ARM) com o papel de regulador económico e técnico para os sectores de água, transportes, telecomunicações e energia. Esta agência não chegou a desempenhar quaisquer

papéis de relevância na regulação, tendo sido extinta em Novembro de 2002, por resolução do então Conselho de Ministros (ARE, 2008a). A ARM foi substituída pela ARE, criada em Agosto de 2003 através do Decreto-Lei n.º 26/III/2003.

Segundo dados do Ministério da Reforma do Estado (2009) o quadro regulatório de Cabo Verde é constituído por:

- AAC – responsável pela regulação técnica, económica e de assessoria política ao sector aéreo;
- ARE – responsável pela regulação técnica e económica dos sectores da água, eletricidade, combustíveis e transporte urbano de passageiros;
- Agência de Regulação e Supervisão dos Produtos Farmacêuticos e Alimentares (ARFA) – cabe a regulação económica e técnica dos sectores químicos, farmacêuticos e alimentares;
- AMP, anteriormente IMP – regulação técnica e económica, supervisionamento e regulamentação do sector marítimo portuário;
- Banco de Cabo Verde (BCV) – regulação do funcionamento dos mercados monetário, financeiro e cambial, supervisão das instituições de crédito e para bancárias e da atividade seguradora;
- Agência Nacional de Comunicações (ANAC) – responsável pela regulação técnica e económica, regulamentação, supervisão e representação do sector das comunicações.

Constata-se neste momento, o que se pode notar com o elencado de agências acima, que existe espaço para alguma racionalização das estruturas, que poderá trazer ganhos de eficiência, maior transparência e capacidade para o processo regulatório em Cabo Verde. Alguns exemplos ainda em estudo e sugeridos pelo *Concept Paper* da Regulação (2009) são:

- Combinar regulação técnica com a regulação económica em sectores semelhantes – através desta combinação, é possível a racionalização de recursos e estruturas, devido à pequena dimensão económica do país;
- Promover a eficiência da utilização dos recursos do país, dado que estes são escassos – promoção da cooperação, com base em serviços partilhados e áreas comuns de intervenção, como por exemplo, formações, instalações, etc.;
- Garantir a sustentabilidade financeira independente das agências de regulação – através das receitas próprias, recorrendo-se ao Orçamento de Estado, somente quando insuficientes;
- Definir claramente as atividades de cada agência de regulação e esclarecer os mecanismos de sustentabilidade – desta forma, evita-se a duplicação de funções a serem desempenhadas por cada uma e garante, a proteção dos interesses dos utilizadores, nomeadamente a universalidade, a continuidade, a qualidade do serviço e a disponibilidade.

4.5.1. Regulação do sector do Transporte Marítimo em Cabo Verde

O quadro regulatório do sector do transporte marítimo em Cabo Verde, é constituído sobretudo por dois períodos: o primeiro decorre até finais dos anos 90 e o segundo desde o início do corrente século até aos dias de hoje. Ficou sobretudo marcado pela liberalização do mercado após a privatização da empresa estatal Companhia Nacional de Navegação Arca Verde, E.P., mais conhecida por Arca Verde, em 1999.

Do quadro das agências reguladoras expostas anteriormente, o que nos interessa aqui é a AMP, que se ocupa da regulação técnica e económica, do supervisionamento e da regulamentação do sector marítimo portuário.

Em Dezembro de 2013, no âmbito da racionalização de estruturas e aproveitamento de sinergias, foi criada, pelo Decreto-Lei 49/2013 de 4 de Dezembro, uma entidade única reguladora para o sector marítimo e portuário, a AMP, em substituição do IMP, incluindo as competências de regulação económica do sector outrora desempenhadas pela ARE. Esta agência tem ainda a função de regulação técnica do sector marítimo e portuário.

Os novos estatutos da AMP diferem dos do IMP, ao nível da sua natureza, relação de soberania e independência, e das novas competências, como por exemplo, a regulação de todo o sector marítimo e portuário, enquanto as responsabilidades do IMP se resumiam ao desenvolvimento da atividade administrativa referente aos transportes e da navegação marítima e dos portos. Desta forma, a nova autoridade irá desempenhar, para além daquelas, as atividades administrativas de regulação técnica e económica, de supervisionamento e de regulamentação do sector marítimo portuário nacional, e de órgão de consulta do Governo e da Assembleia Nacional.

Anteriormente à criação da AMP, a regulação do sector dos transportes marítimos era feita por duas entidades: o IMP, criado em Dezembro de 2004 pela Resolução n.º 27/2004, tendo começado a sua atividade em 2009, em substituição da Direção Geral de Marinha e Portos, extinta em 2005, e pela ARE criada em Agosto de 2003, pelo Decreto-Lei n.º 26/III/2003, tendo começado a sua atividade em Fevereiro do ano seguinte.

A ARE veio substituir a sua antecessora Agência de Regulação Multisectorial que tinha competências regulatórias nos sectores de água, energia, telecomunicações e transportes (Ministério da Reforma do Estado, 2009). No respeitante ao transporte marítimo, ela desempenhava apenas a função de regulação económica para o transporte de passageiros, enquanto que a regulação técnica era feita pelo IMP. A ARE teve dificuldades em controlar e fiscalizar as rotas estabelecidas pelos diversos armadores, dado que, os armadores não tinham a obrigatoriedade de à ela prestar contas, por não haver nenhum tipo de contrato estabelecido entre eles e o Estado.

4.5.1.1. Obrigação de Serviço Público

O serviço de transporte marítimo de cabotagem foi liberalizado em 1999, como já foi referido, aquando da privatização da Arca Verde. O Estado de Cabo Verde ficou com a obrigatoriedade de assegurar as ligações marítimas inter-ilhas consideradas deficitárias, pouco atrativas para o sector privado, visando a satisfação das necessidades de transporte e não só, das populações dessas ilhas, a dinamização da integração e o desencravamento dos espaços e populações do arquipélago. É nesta sequência, que através do Decreto-Lei n.º 21/2004, de 31 de Maio, se estabeleceram as bases do serviço de público de transportes marítimos. O decreto dita que o serviço público de transporte marítimo deve obedecer aos princípios de universalidade, igualdade, continuidade, regularidade e acessibilidade de preços.

As bases da concessão do serviço público de transporte marítimo de carga e passageiros inter-ilhas, foram aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 24/2004, de 7 de Junho, que estabelece a duração dos contratos de concessão para as rotas subsidiadas em um ano. As concessões são obtidas através de concurso público, junto do ministério responsável pelo transporte marítimo. Os contratos podem ser renovados por igual ou outro período, desde que o serviço seja de boa qualidade e se não haja nenhuma outra empresa interessada na prestação do serviço que justifique a abertura de um novo concurso.

Na seguinte tabela, encontram-se listadas as rotas consideradas deficitárias, sujeitas ao OSP, bem como, algumas das regras a serem cumpridas pelas empresas concessionárias do serviço pretendido:

Tabela 5: Rotas, frequência, capacidade mínima para as rotas subsidiadas

Rota	Frequência semanal	Capacidade Mínima Exigida	
		Cargo (Toneladas)	Passageiros
Furna – Vale dos Cavaleiros – Furna	6	30	20
Praia – Porto Inglês – Praia	1	30	20
Praia – Sal-Rei – Praia	1	50	30
Praia – Furna – Vale dos Cavaleiros – Praia	2	50	30

Fonte: BO de Cabo Verde, n.º 10, I Série de 7 de Março de 2005; Retificação à Portaria n.º 51/2004 do BO n.º 37, I Série de 20 de Dezembro de 2004

Apesar disso, nenhum dos decretos acima referidos foi ainda implementado no país, segundo entrevistas realizadas junto de autoridades do Ministério de Infraestruturas e Transportes. Após a liberalização do sector marítimo, apesar da obrigatoriedade do Estado em garantir um serviço de transporte marítimo de passageiros e cargas entre as ilhas, não foram realizados quaisquer contratos de concessão. Atualmente, os contratos existentes entre o Estado e o privado são contratos de prestação de serviço mínimo, para os quais, o Estado, independentemente do lucro ou prejuízo do armador, é obrigado a pagar um subsídio fixo. O valor dos subsídios estabelecidos são os seguintes, dependendo da rota (Fisher Associates, 2011):

- Praia – Furna – Vale dos Cavaleiros – Praia: 1,3 milhões ECV/mês;

- Praia – Porto Inglês – Praia: 75.000 ECV por vela acrescidos de 50% de taxas portuárias;
- Praia – Sal Rei – Praia: 500.000 ECV/mês.

Foi celebrado um contrato de prestação de serviços mínimos em 2011 entre o Estado de Cabo Verde e a empresa Cabo Verde Fast Ferry S.A. (CVFF), através de uma adjudicação direta. A CVFF era originalmente uma empresa pertencente a emigrantes cabo-verdianos radicados nos EUA, originários do município da Brava. Depois em 2012 o Estado de Cabo Verde, adquiriu uma posição societária na empresa sendo atualmente o seu maior acionista. O valor do subsídio acordado foi de 100 milhões ECV durante 5 anos, sendo que 40% foram pagos, logo no início da operação da empresa (Fisher Associates, 2011). A CVFF, atualmente faz as rotas entre os portos da Praia, da Furna e do Vale dos Cavaleiros com o catamarã *Kriola*, representando apenas 25% do seu potencial em termos de volume de negócios (CVFF S.A., 2013). A empresa recebeu em Abril de 2016, o outro catamarã, o *Liberdadi* que realiza as rotas entre os portos de Porto Novo, Porto Grande e do Tarrafal em São Nicolau.

Por forma a rentabilizar os seus ativos, a ideia inicial da CVFF era de que os dois catamarãs operassem um a norte e o outro a sul durante o dia e durante a noite fizesse a ligação entre o Porto Grande e o Porto da Praia, transportando mercadorias entre as duas regiões do País e os dois principais portos internacionais o que não veio a realizar-se. A CVFF ainda não realiza a ligação entre o Porto da Praia e o Porto Inglês por não dispor da rampa *RoRo* (CVFF S.A., 2013). Os catamarãs *Kriola* e *Liberdadi* são as únicas embarcações construídas de raiz para o serviço de cabotagem para Cabo Verde, mesmo assim, não apropriadas para esse efeito.

4.5.1.2. Controlo da Qualidade do Serviço

A supervisão da qualidade do serviço de transporte marítimo prestado, segundo o Decreto-Lei n.º21/2004 pertencia à alçada da ARE, até a criação da AMP. Segundo informações recolhidas junto da ARE, mesmo nas rotas deficitárias, este órgão não fiscalizava se as tarifas eram as corretas ou se o padrão de qualidade era o desejável, por não ter havido uma concessão das referidas rotas entre o Estado e o armador nos termos requeridos pela lei. Outro problema era o facto de a ARE não ter dado a devida importância a este sector, como aconteceu com outros sectores que regula, como por exemplo, a eletricidade, a água e os combustíveis ou mesmo os transportes terrestres.

Desta forma, o controlo da qualidade do serviço prestado pelos armadores cabo-verdianos não é realizado, sendo os utilizadores os maiores prejudicados, dado que não dispõem de nenhuma entidade legal dotada de competências para receberem as suas reclamações relativamente à qualidade do serviço. Assim sendo, e apesar de a lei prever a aplicação de sanções, de acordo com os diversos tipos de infrações cometidas, as sanções não são aplicadas por não haver nenhuma entidade com competências arbitrárias a este nível, dado que a AMP, como já foi referido anteriormente, ainda não dispõe de quadros capacitados para a supervisão e fiscalização do serviço prestado.

4.5.1.3. Estabelecimento de Preços e Tarifas

O Decreto-Lei n.º 21/2004 supracitado, postula que o regime de preços do serviço público de transportes marítimos deve ter em conta o ajustamento progressivo dos preços aos custos efetivos, obedecendo aos princípios de transparência e não discriminação e garantindo a acessibilidade aos utilizadores. Ele estipula ainda que, tendo em consideração a acessibilidade, podem ser previstos sistemas de preços especiais ou diferenciados com base em critérios geográficos e categoria de serviços ou utilizadores.

Existe um sistema de tarifas aplicado no serviço de transporte marítimo de mercadorias, com base na Portaria n.º 19/2006, que mais não é do que mera atualização das tarifas anteriormente estipuladas. Os preços máximos praticados não devem ultrapassar os estabelecidos na referida portaria, segundo o Decreto-Lei n.º 21/2004.

As tarifas estabelecidas na Portaria n.º 19/2006 encontram-se desatualizadas, dado que as mesmas não são revistas há cerca de onze anos e não contemplam, entre outros, o transporte de mercadorias a granel, líquido, ou ainda de contentores, transportadas no serviço de cabotagem, nos dias de hoje. Esta situação prejudica o utilizador, dado que os preços cobrados são discricionários dos armadores, não sabendo se são cobradas a um preço justo e acessível a todos os utilizadores. As tarifas estabelecidas podem ser consultadas nas seguintes tabelas.

Tabela 6: Tarifas de diferentes tipos de mercadorias

Distância (milhas)	Mercadorias (ECV/M ³)	Mercadorias em Câmaras Frigoríficas (ECV/KG)			
		Peixe	Carne de Vaca	Outras Carnes	Lacticínios/Frescos
0 a 50	935	4,24	10,01	6,05	4,84
51 a 90	1390	4,84	13,31	8,47	5,45
Superior a 90	2090	5,45	14,52	9,68	6,05

Fonte: BO n.º 25, I Série de 14 de Agosto de 2006.

Tabela 7: Tarifas dos animais vivos

Distância (milhas)	Gado Grosso (ECV/Unidade)			Gado miúdo (ECV/Unidade)	
	Bovino	Cavalar/Vitela	Moar/Asinino	Suíno/Lanino/Caprino	Animal Doméstico
0 a 50	1.004	665	1.111	302	71
51 a 90	2.497	1.254	1.672	528	83
Superior a 90	3.340	1.672	2.503	666	138

Fonte: BO n.º 25, I Série de 14 de Agosto de 2006

Tal como nas tarifas de carga, as tarifas de passageiros, não podendo ultrapassar os máximos estabelecidos no Despacho n.º 10/2012, segundo o Decreto-Lei n.º 21/2004, são estipuladas com base na distância e no tipo de embarcação - convencional ou de alta velocidade - e não existem tarifas diferenciadas para crianças e adultos. São os próprios armadores que à sua descrição, aplicam tarifas especiais para jovens, crianças, idosos e residentes.

Normalmente, as tarifas estão indexadas aos combustíveis e à inflação, tendo sido congeladas pelas autoridades durante vários anos, porque a variação de preços nos consumíveis, administrativamente fixada, era quase nula.

As tarifas dos passageiros podem ser consultadas no quadro seguinte:

Tabela 8: Tarifas dos passageiros

Distância (milhas)	Embarcação de Alta Velocidade	Embarcação Convencional	
	Tarifa Base (ECV)	Tarifa Base (ECV)	Camarote (ECV)
0-10	1.625	770	1.560
11-20	1.565	840	1.800
21-30	1.865	1.260	2.285
31-40	1.925	1.380	2.645
41-50	2.165	1.560	2.945
51-75	3.870	2.465	4.210
76-100	4.330	2.705	4.690
101-125	4.655	2.765	4.930
126-150	5.255	2.905	5.290
Superiores a 150	5.880	3.370	5.650

Fonte: BO de Cabo Verde, n.º 54, II Série de 17 de Agosto de 2012

Apesar da existência da tabela, não existia um controlo efetivo por parte da ARE (entidade responsável pela regulação do transporte marítimo de passageiros até a criação da AMP) e nem tão pouco pela AMP que não dispõe de meios para o realizar. Desta forma, os preços reais praticados pelos armadores no transporte de passageiros não respeitam os máximos estabelecidos no despacho referido acima, com exceção da CVFF, o único armador que cumpre os preços estabelecidos, devido ao contrato assinado com o Governo.

5. Regulação do Transporte Marítimo noutras realidades insulares

A geografia insular e arquipelágica de Cabo Verde impõe o recurso a países ou regiões de geografia similares, para encontrar sistemas regulados para o sector dos transportes marítimos, que possam parecer elegíveis à realidade cabo-verdiana e com as quais se pode estabelecer uma comparação ou um *benchmarking*. São exemplos, os casos dos arquipélagos dos Açores e das Canárias que, do ponto de vista da sua geografia, apresentam algumas dessas similitudes, o que nos conduz a estudar estas duas realidades. Veja-se, por isso, de seguida, o modelo regulatório aplicado nesses dois arquipélagos.

5.1. O Caso dos Açores

A Região Autónoma dos Açores, é constituída por nove ilhas. Assim como Cabo Verde, a geografia dos Açores é insular e arquipelágica, também ela constituída por 9 ilhas. Tal como o caso de Cabo Verde, o transporte marítimo é muito importante para a coesão, equidade social e desenvolvimento das ilhas e dos seus povos. O arquipélago dos Açores, também desde sempre, desempenhou um papel importante na navegação marítima portuguesa.

Existem 13 portos distribuídos pelas nove ilhas habitadas do arquipélago. A sua gestão e administração são efetuadas pela Porto dos Açores – Sociedade Gestora de Participações Sociais (SGPS), S.A. Anterior ao surgimento da autoridade Porto dos Açores a região era administrada por três Administrações Portuárias Regionais: 1) a Administração dos Portos das Ilhas de São Miguel e Santa Maria, S.A., 2) a Administração dos Portos do Triângulo do Faial, Pico e São Jorge e o Grupo Ocidental, S.A., para as ilhas de Flores e Corvo e 3) Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, S.A. (Governo dos Açores, n.d.). À Porto dos Açores, para além do papel de autoridade portuária de planeamento, regulação, fiscalização e coordenação das atividades exercidas nos portos dos Açores, também cabe a exploração comercial das infraestruturas. É, portanto, uma gestão do tipo *Tool Port*.

5.1.1. Regulação Económica e Social

O serviço de transporte marítimo de cabotagem na região foi liberalizado desde 1 de Janeiro de 1999 fruto da aplicação do Regulamento n.º 3577/92, de 7 de Dezembro, da Comunidade Económica Europeia (CEE), relativo à livre prestação de serviços de transportes marítimos internos no Estados Membros da União Europeia (UE). O regulamento veio estabelecer a liberdade de prestação do serviço de cabotagem nos estados membros. Determina como condição base para o exercício da atividade que a embarcação seja registada num Estado-membro, arvore pavilhão desse Estado-membro e que preencha todos os requisitos legais necessários à sua admissão para o serviço. Por força do artigo 4º do regulamento supracitado, qualquer Estado-membro pode celebrar contratos de fornecimento de serviços públicos ou impor OSP com os armadores, como condição para a prestação do serviço de cabotagem, sempre que essas obrigações se mostrarem imprescindíveis para a boa prestação do serviço de cabotagem e para a garantia da coesão e equidade social entre os habitantes.

Cabe à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) a regulação da atividade de cabotagem insular, como previsto no Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de Maio. A AMT, segundo o referido decreto, tem as atribuições de regular e fiscalizar o sector da mobilidade e dos transportes (terrestres, fluviais e ferroviários) e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no sector dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral.

O transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular, efetuado entre os portos do continente e os portos das Regiões Autónomas, e vice-versa, e entre os portos das Regiões Autónomas e entre os portos das ilhas de cada uma das regiões Autónomas, é regulado pelo Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de Janeiro. O Decreto regulamenta o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias na cabotagem nacional, que compreende a cabotagem continental e a cabotagem insular. Entende-se por cabotagem continental o transporte marítimo de passageiros e de mercadorias realizado entre os portos do continente.

Em 2008, a Comissão Europeia, aprovou um financiamento anual, em cerca de 5 milhões de euros, durante 2007-2013, para a melhoria do serviço de transporte marítimo de cabotagem nos Açores, por ter chegado à conclusão de que as características das instalações portuárias, as frotas existentes e as condições climatéricas e marítimas tinham custos adicionais face a outras regiões autónomas dos estados membros (“Comissão aprova financiamento para o transporte marítimo inter-ilhas nos Açores,” 2010), e que, para a garantia do serviço público necessitavam de estímulos extras para a sua correção.

5.1.1.1. Obrigação de Serviço Público

Excetuando as ligações entre as ilhas das Flores e do Corvo, às quais foram impostas OSP, ao abrigo do artigo n.º 4 do Regulamento n.º 3577/92, de 7 de Dezembro, da CEE, o transporte marítimo de mercadorias nas ilhas dos Açores não necessita de subsidiação por parte do Governo, dado que a procura responde aos requisitos da autossuficiência dos transportes (Governo dos Açores, 2014), garantindo às pessoas a regularidade necessária para a sua mobilidade e fins económicos, entre outros. Por esta razão, apesar do transporte de mercadorias ser um serviço público, não necessita de subsídios governamentais. O mesmo já não acontece com o transporte de passageiros considerado deficitário na região, segundo o Plano Integrado dos Transportes dos Açores, constituindo o principal obstáculo a este sector, assim como em Cabo Verde, a reduzida dimensão do mercado, o que pode provocar alteração no número de frequências do serviço, por estar diretamente relacionado com as oscilações da procura.

No âmbito da regulação do sector, as obrigações exigidas pelo Governo Português, no transporte marítimo de mercadorias entre os portos do continente e dos Açores, segundo o Decreto-Lei n.º 7/2006 de 4 de Janeiro, são:

- Estabelecimento de contrato entre os armadores e o Estado com uma duração mínima de dois anos;
- O intervalo de tempo que medeia a origem da carga e o seu destino não pode ultrapassar sete dias úteis;

- Operação com frequência semanal entre os portos do continente e os portos dos Açores;
- A descarga da carga no porto de destino. Aplica-se o mesmo frete para o mesmo tipo de carga independentemente do destino no arquipélago;
- Estabelecimento de itinerários que garantem uma escala quinzenal em todas as ilhas;
- Utilização de navios de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu;
- A tripulação das embarcações deve ser constituída exclusivamente por marítimos nacionais ou comunitários, salvo as circunstâncias especiais onde os nacionais ou comunitários não chegam para completar a tripulação mínima de segurança.

O transporte de mercadorias entre as ilhas dos Açores é assegurado pelos Transportes Marítimos Graciosenses Lda.; Amaral, Feliciano & Faria Lda.; Transporte Marítimo Parece & Machado Lda. e pelo Mareocidental – Transportes Marítimos Açoreanos Lda. Em contrapartida, o transporte de mercadorias entre as ilhas e o continente, é assegurado pelo Transinsular Lda., Mutualista Açoreana S.A. e Boxlines S.A., que simultaneamente assegura o transporte de mercadoria contentorizada entre as ilhas. Em ambos os casos é garantida uma pluralidade de oferta, aliás normal num mercado livre.

Para o transporte marítimo de passageiros e viaturas de cabotagem, foi adotado dois modelos diferentes. O primeiro modelo diz respeito às ligações no Grupo Central, especialmente entre as ilhas do “triângulo” (Faial, Pico e São Jorge), onde são impostas OSP desde 1 de Janeiro de 2010. O serviço é assegurado pela Transmaçor, Lda. O segundo modelo diz respeito ao transporte sazonal que ocorre no período compreendido entre Maio a Setembro e ao transporte regular entre as ilhas ocidentais, assegurado pela Atlânticoline S.A., que recebe uma compensação financeira variável, em função do défice de exploração anual da empresa. Por essa razão, a Atlânticoline S.A. é obrigada a apresentar ao Governo Regional contas de exploração separadas por atividades, de forma a evitar que os subsídios pagos possam ser utilizados no financiamento de outras atividades que se consideram exercidas em condições normais de mercado.

O contrato tripartido de gestão de serviços de interesse económico geral, foi celebrado entre a Região Autónoma dos Açores, a Atlânticoline S.A. e o Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico em 2010, por Resolução do Conselho do Governo n.º 13/2010, de 18 de Janeiro de 2010. Este contrato veio substituir o anterior contrato de gestão de serviços de interesse económico geral celebrado a 8 de Novembro de 2005, na sequência da Resolução do Conselho do Governo n.º 152/2005. Através do contrato supracitado, o Governo Regional concede à Atlânticoline S.A. os poderes de gestão e concessão do transporte de passageiros e veículos no arquipélago, através de concurso público internacional.

Até a data, não foi possível recolher informações detalhadas sobre as OSP para o transporte marítimo de passageiros e viaturas na Região Autónoma dos Açores, ou porque se encontram em fase de elaboração (Açoriano Oriental, 2013) ou porque não se encontram disponíveis.

5.1.1.2. Controlo da Qualidade do Serviço

Cabe à AMT, através dos seus poderes regulatórios, de supervisão, de fiscalização e sancionatórios, controlar a qualidade do serviço prestado, previstos no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de Maio. A AMT é ainda responsável pela resolução de conflitos entre os agentes económicos e os utilizadores. Deste modo, ela é responsável pela promoção de ações de conciliação, entre os agentes económicos e os utilizadores, tomada de conhecimento e deliberação sobre reclamações apresentadas e tomar as providências requeridas para dar respostas às reclamações apresentadas. Esta autoridade dispõe de um prazo de noventa dias, a contar da data de receção da reclamação, para deliberar, podendo o prazo ser prorrogado por um período igual, ou, ainda por um período superior, mediante acordo com o queixoso. Prevê-se a aplicação de contraordenações, coimas ou outras sanções, dependendo do tipo de infração cometida. Do montante da coima, 40% reverte para o AMT e 60% para o Estado.

A AMT, apesar da sua recente criação, é uma entidade de carácter nacional a quem se comete o controlo da qualidade do serviço prestado, a nível nacional, sem prejuízo das competências próprias dos organismos regionais, devendo inspecionar regularmente os registos das reclamações dos utilizadores nos livros de reclamações. A AMT tem o dever de divulgar, semestralmente, um quadro estatístico sobre as reclamações dos utilizadores, sobre os operadores mais reclamados e sobre os resultados decorrentes da sua atuação.

Importa salientar que, de acordo com o contrato de gestão de serviços de interesse económico geral supracitado, cabe à Atlânticoline S.A., enquanto prestadora do serviço, garantir a qualidade do serviço de transporte marítimo de passageiros e veículos. Apesar disso, o contrato é omissivo sobre qual deverá ser o caminho a seguir para o controlo da qualidade e sobre a obrigação de respeitar índices mínimos de qualidade do serviço. De igual forma, o contrato é ainda omissivo quanto às penalidades aos operadores devido ao mau desempenho, ou ainda à atribuição de prémios ou menções face ao bom serviço prestado.

5.1.1.3. Estabelecimento de Preços e Tarifas

Como já referido, o transporte marítimo nos Açores é liberalizado. O estabelecimento de preços e tarifas é dado pelo próprio mercado, tendo em conta as regras normais da procura e da oferta. Contudo, segundo a Resolução do Conselho do Governo n.º 13/2010 de 18 de Janeiro, o transporte de passageiros e veículos no arquipélago é considerado deficitário e, por isso, a imposição de OSP é desejável para a garantia da satisfação das necessidades de mobilidade por parte das populações.

Assim sendo, os preços e as tarifas do transporte de passageiros e veículos, segundo a resolução supracitada, são efetivados pelo Governo Regional dos Açores, através do plano de exploração a que obriga à Atlânticoline S.A. a apresentar anualmente até 31 de Dezembro do ano anterior ao início de cada operação. O plano de exploração engloba, para além da proposta da tarifa e dos preços a praticar e do sistema de comercialização de bilhetes, o número mínimo de toques, a periodicidade e os horários de referência. Por isso, é o Governo Regional, que no final delibera sobre os preços e as tarifas, após

análise cuidada dos custos apresentados, receitas e previsão de lucro, tendo em consideração as diretivas do Governo para a prestação do serviço. Desta forma, o Governo Regional garante que os preços e as tarifas praticadas se encontram dentro dos limites daquilo que é o custo da operação adicionado de uma margem de lucro considerada razoável.

Através da informação disponível, não foi possível apurar se, no transporte de passageiros e veículos, existem descontos sobre os bilhetes das passagens dos cidadãos residentes nos Açores, segundo a alínea e) da cláusula 1ª do contrato de gestão de serviços de interesse económico geral supracitado, que comete à Atlânticoline o dever de “assegurar a igualdade de acesso a todos os utilizadores e garantir o fornecimento de navios para o transporte marítimo de passageiros e viaturas em todo o arquipélago dos Açores”. Pode-se daí depreender que o Governo pretende, com isso, garantir a igualdade de acesso ao serviço a todos os utilizadores a um preço único e justo sem qualquer necessidade de moderação pela via do desconto.

5.2. O Caso das Ilhas Canárias

A Região Autónoma das Canárias é constituída por 7 ilhas. A sua característica geográfica, também insular e arquipelágica, faz do sector de transporte marítimo neste arquipélago um importante fator para o seu desenvolvimento económico e social e coesão entre as suas populações, à semelhança de outras regiões insulares, como as de Cabo Verde e dos Açores.

5.2.1. Regulação Económica e Social

Tal como nos Açores, às ilhas Canárias também se aplica o Regulamento n.º 3577/92, de 7 de dezembro, da CEE, pois os dois conjuntos de ilhas, pertencentes a Portugal e à Espanha respetivamente, são membros da UE e, por isso, sujeitos às mesmas diretivas. Como em Cabo Verde e nos Açores, algumas rotas nas ilhas Canárias não são atrativas para o livre serviço de transporte de passageiros e mercadorias, dado que o fraco fluxo de mercadorias e de passageiros nelas não é suficiente para as tornar rentáveis para os privados. Por isso mesmo, e para garantir que as populações tenham acesso aos serviços mínimos para o seu desenvolvimento, o regulamento acima referido impõe igualmente um conjunto de serviços mínimos de forma a não prejudicar a operação das rotas deficitárias.

Tal como no caso dos Açores, o serviço de transporte marítimo de cabotagem no arquipélago é liberalizado, podendo qualquer armador nacional ou pertencente a um outro Estado-membro da UE operar no serviço. Para que tal aconteça, segundo a lei nº 7/2007 de 24 de abril, apenas é necessário que o armador comunique o seu interesse em operar às autoridades competentes, neste caso a *Consejería de la Administración Pública Autónoma*, com um prazo mínimo de quinze dias antes do início da atividade, demonstrando de igual forma que cumpre com todos os requisitos legais obrigatórios exigidos para o efeito. A cada quatro anos o operador pode “renovar” o seu interesse em operar na rota, enviando uma notificação à entidade competente, acompanhado de uma declaração, garantindo uma vez mais o cumprimento de todos os requisitos legais. Em caso de desinteresse na

continuação da atividade o armador deve notificar à entidade, sobre o facto, com um mínimo de quinze dias de antecedência ao do término da prestação do serviço.

A lei nº 7/2007 de 24 de abril determina que, de modo a garantir a coesão e equidade social, é obrigação do Governo das Canárias, definir as rotas de prestação de serviço público onde isso é indispensável. Tendo em atenção a continuidade, a frequência, a capacidade e o preço fixado do serviço prestado, o Governo estabelece as rotas, para os percursos onde considera a medida necessária e essencial para satisfazer as necessidades básicas de transporte marítimo regular de passageiros e mercadorias.

5.2.1.1. Obrigação de Serviço Público

O modelo de serviço livre aplica-se às rotas atrativas para qualquer operador privado. Normalmente, nestes casos, existem mais do que uma empresa a operar no mercado, o que o torna concorrencial e autorregulável. O serviço prestado é aproximadamente homogéneo entre elas, fazendo com que o utilizador opte para um ou para outro serviço prestado, tendo em conta a relação preço-qualidade que mais o favorece, de entre outras considerações.

Para os percursos onde as empresas não têm interesses em realizar o serviço, ou caso o fizessem não seria nas mesmas condições e medidas que nos percursos rentáveis, o Decreto n.º 9/2009, de 27 de janeiro, estabelece a OSP para o transporte marítimo de cabotagem. O serviço é perante a lei considerado uma exceção e destina-se a combater a dupla insularidade. Esta condição ocorre quando existem assimetrias nos níveis de desenvolvimento económico e social entre as ilhas e, consequentemente, precário acesso das populações aos bens e serviços básicos.

Neste caso em análise prestação da OSP pode ser efetuada através de dois modelos. O primeiro modelo refere-se a uma autorização prévia a ser concedida, pela *Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias*, à empresa interessada a operar numa rota deficitária e o segundo modelo refere-se à contratação pública de OSP.

No caso do primeiro modelo, para a obtenção da autorização de operar na rota, a empresa deve assegurar o cumprimento das OSP, nomeadamente, entre outros requisitos, os definidos no artigo n.º 9 e n.º 18 da lei nº 7/2007, de 24 de abril e o artigo n.º 7 do Decreto n.º 9/2009, de 27 de janeiro. As condições que ditam as OSP, são revistas, como mínimo, a cada três anos de modo a verificar se as insuficiências do mercado prevalecem ou, caso contrário, se passarão ao regime de livre prestação de serviço de transporte de cabotagem.

As empresas candidatas à obtenção da autorização prévia, devem submeter a sua proposta à *Dirección General de Transportes* da região Autónoma das Canárias, nos termos já aludidos. Esta autoridade dispõe de seis meses a contar do dia da entrega da mesma para a avaliar, examinar e produzir uma deliberação, onde deverão constar a data do início da atividade, as condições e obrigações para a realização do serviço e o montante da garantia a ser prestada pela futura empresa operadora. A garantia serve para atestar sobre a idoneidade do operador, nomeadamente que dispõe de capacidade financeira necessária para operar as rotas deficitárias, cumprindo assim as OSP, podendo ser feita

através de um depósito bancário, aval ou outro documento bancário da entidade financeira do armador, apólice de seguro ou ainda através de emissão de títulos.

O artigo n.º 9 do Decreto n.º 9/2009, de 27 de janeiro, estipula como é calculada a garantia, sendo o valor igual a 10% da renda anual teoricamente esperada (I_{atm}) relativo ao primeiro ano de exploração. É expressa através da seguinte fórmula:

$$Garantia = 0,1 \times I_{atm}$$

Equação 3: Cálculo da garantia

Sendo que:

$$I_{atm} = C_{ma} \times T_m \times C_o$$

Equação 4: Cálculo da renda média anual teoricamente esperada

Onde:

- **C_{ma}** é a capacidade máxima da embarcação multiplicada pelo número de viagens anuais;
- **T_m** é a tarifa média ponderada correspondente aos 12 meses anteriores ou a uma proposta de tarifa;
- **C_o** é o coeficiente de ocupação, igual a uma percentagem de ocupação da embarcação que, para cargas corresponde a 30% da ocupação, e para passageiros e veículos em regime de bagagem pessoal representa a 20% da ocupação.

O segundo modelo, que consiste na contratação pública de OSP, aplica-se quando depois de decorrido o prazo de um mês após a publicação do regime de autorização prévia, descrito a no primeiro modelo, e independentemente das razões, nenhuma empresa tenha solicitado ou manifestado interesse em prestar o serviço numa rota OSP. Quando o contrato de OSP é realizado, este impõe a suspensão do modelo de autorização prévia, durante o período em vigor, de modo a não prejudicar o regime de exclusividade da empresa operadora. Porém, a lei permite que outras empresas, não concessionárias das rotas, possam operar em tranches parciais das rotas deficitárias.

Os contratos, que podem ou não integrar uma indemnização compensatória, possuem uma duração máxima de seis anos (incluindo as prorrogações) e, a cada linha, é atribuída apenas uma indemnização compensatória. O valor da indemnização a ser atribuído é o suficiente para cobrir total ou parcialmente os custos da empresa segundo as OSP, tendo em conta os custos, o volume de negócios gerado e um lucro razoável por estar a operar numa linha deficitária, de acordo com os direitos comunitários. Estes contratos são efetuados através de concursos públicos, tendo em conta os princípios de concorrência e publicidade, de acordo com a legislação em vigor nas ilhas Canárias para a contratação de serviços públicos.

Normalmente, são exigidos aos armadores, entre outros, os seguintes deveres na prestação de serviços sujeito à OSP:

- Regularidade, frequência, continuidade e capacidade de fornecimento do serviço;
- Adaptação do serviço às necessidades reais;
- Serviço de transporte a preços e condições específicas, para determinadas categorias de passageiros ou determinadas rotas;
- Serviço de transporte complementares.

5.2.1.2. Controlo da Qualidade do Serviço

Segundo a Lei 12/2007, de 24 de abril, é da competência da *Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias*, em matéria de transporte, o controlo da qualidade do serviço prestado pelos armadores. Fazem parte dos documentos necessários para o controlo da qualidade, o livro de reclamações, o certificado de inscrição no *Registro Canario de Navieros*, o contrato e a autorização para a prestação do serviço de transporte de obrigação pública e outros documentos e elementos de controlo exigidos pelos regulamentos aplicáveis levados a bordo das embarcações e devidamente preenchidos. Estes devem ser apresentados aos funcionários capacitados para o controlo ou inspeção sempre que solicitados.

Relativamente aos livros de reclamações, os armadores são obrigados a disponibilizá-los aos clientes em todos os seus estabelecimentos. Estes, dispõem de 10 dias corridos após o registo da reclamação para apresentarem uma cópia à autoridade competente, que, por sua vez, delibera sobre o sucedido e informa ao reclamante sobre a decisão tomada.

A supervisão e a fiscalização do controlo de qualidade podem ser efetuadas por iniciativa própria da entidade competente, por denúncia ou ainda por solicitação de órgãos superiores. Comprovando a violação da qualidade mínima exigida para o serviço de transporte de mercadorias e de passageiros, são aplicadas aos armadores sanções que dependem do tipo de infração cometida. A lei nº12/2007, de 24 de abril, tipifica as infrações existentes.

As sanções, dependendo da qualificação das infrações em leves, graves ou muito graves, variam desde a aplicação de coimas, passando pela cessação da atividade, vencimento da autorização para o serviço, desqualificação para o transporte marítimo ou ainda a cessação do contrato de OSP. As coimas podem ir desde o tipo leve até aos 10.000 euros, para o tipo grave, de 10.001 até 150.000 euros e para as muito grave, de 150.001 até 300.000 euros.

Todas as empresas inscritas no *Registro Canario de Navieros*, são obrigadas a fornecer à entidade competente informações sobre o serviço prestado. Os armadores, devem semestralmente enviar relatórios sobre as embarcações utilizadas para o transporte marítimo, o número de passageiros transportados, a quantidade e o tipo de carga transportada, a percentagem de ocupação de cada embarcação, os preços médios aplicados, incidentes com o meio marinho, entre outros dados solicitados pelo regulamento em vigor. É dever da entidade competente guardar a confidencialidade da informação fornecida pelas empresas, de modo a não prejudicar o sigilo comercial e industrial e ainda outros aspetos abrangidos pela *Ley Orgánica de Protección de Datos*.

5.2.1.3. Estabelecimento de Preços e Tarifas

As tarifas aplicadas ao serviço de transporte marítimo, em especial para as rotas onde acarretam as necessidades básicas, são alvo de acompanhamento especial pela *Consejería de la Administración Pública Autónoma*, sem prejuízo dos poderes das autoridades competentes para a garantia da concorrência no mercado. Caso as tarifas aplicadas sejam elevadas e não garantam a acessibilidade dos serviços a todos os utilizadores, a *Consejería* tem o direito de propor ao Governo que fixe uma tarifa máxima a ser cobrada, tendo em conta as condições da obrigatoriedade da prestação do serviço público, a continuidade, a frequência e a capacidade de prestação do serviço.

Às tarifas aplicadas para o transporte marítimo e aéreo de passageiros, segundo o Decreto-Lei nº 1.316/2001, de 30 de novembro, são atribuídas um bónus, válido somente para trajetos diretos, para os residentes das Ilhas Canárias, Baleares e das cidades de Ceuta e Melilla. Para o efeito são considerados trajetos diretos, aqueles que se realizam desde um porto, aeroporto ou heliporto, com origem nas ilhas Canárias e Baleares ou nas Cidades de Ceuta e Melilla com destino a qualquer parte integrante do território nacional em ambos os sentidos, com escalas intermédias máximas de doze horas, salvo exceções técnicas de força maior.

De uma forma geral atribui-se um desconto de 25% nas viagens inter-ilhas, exceto para as viagens entre o Lanzarote e a Graciosa e vice-versa, onde o desconto é de 50%, conforme estipulado no Decreto nº191/2006, de 26 de dezembro. Beneficiam do desconto os cidadãos ou outros residentes que no ato da compra apresentem documentos que comprovem a sua qualidade de residentes. Para além do bónus ao preço final das passagens deverá ainda ser deduzido qualquer outro desconto (promoção, descontos comerciais, etc.) a vigorar na altura da compra. O reembolso dos descontos aos armadores devidamente licenciados para o serviço de transporte de passageiros é efetuado trimestralmente, mediante apresentação dos documentos previstos no Decreto-Lei nº 222/2000, de 4 de dezembro.

5.3. Análise comparativa entre Açores e Ilhas Canárias

Em conformidade com a metodologia proposta, a presente dissertação pretende elaborar uma proposta sobre o modelo regulatório para o serviço de transporte marítimo de cabotagem para Cabo Verde. O novo modelo, como referido na metodologia, irá abordar essencialmente três aspetos: as OSP, a qualidade do serviço prestado e o estabelecimento de tarifas e preços, que melhor se adaptam a Cabo Verde. O estabelecimento de preços e tarifas tem como objetivo a definição de bases e/ ou pressupostos da sua fixação. Quando se refere às OSP, a finalidade será a elaboração de um conjunto de deveres que as empresas devem cumprir de modo a garantir o acesso a bens e serviços de toda a população, tendo em conta a equidade social. Por último, a qualidade do serviço consiste essencialmente no controlo da qualidade do serviço prestado.

De forma a encontrar o melhor modelo de regulação para o serviço de transporte marítimo de cabotagem para Cabo Verde, resolveu-se, tal como referido na metodologia, proceder a uma análise

comparativa tendo em conta os três aspetos supracitados, entre as duas regiões (também elas insular e arquipelágicas) escolhidas e que constituem não só exemplos de boas práticas do mercado como também exemplos que podem ser adaptados à realidade cabo-verdiana.

Posto isto, segue nos subcapítulos abaixo, a análise comparativa entre as ilhas Canárias e os Açores, com vista a destacar o melhor de cada sistema e, desta forma, obter o melhor caminho a seguir na elaboração da proposta.

5.3.1. Obrigações de Serviço Público

As OSP são fundamentais para a coesão e equidade económica e social. É através do estabelecimento destas obrigações da universalidade, da continuidade, da equidade e frequência, que o acesso ao serviço de transporte marítimo de cabotagem é garantido a todos os utilizadores.

Como já referido, tanto nos Açores como nas Canárias o mercado é livre. A divisão em ilhas, o diferente estágio de desenvolvimento das diferentes ilhas, as diferenças entre as massas populacionais nas ilhas, entre outros aspetos, criam desequilíbrios que devem ser assumidos pelo Estado de forma a proporcionar igualdade de acesso a bens e serviços essenciais a todos os cidadãos/ empresas.

Do acima exposto, quer nas ilhas Canárias quer na Região Autónoma dos Açores, a obrigação da prestação de serviço público numa determinada rota é imposta pelo Estado, como forma de garantir a equidade e a coesão social, disponibilizando às populações igualdade de acesso a um bem e serviço necessários e sobre o qual o Estado tem deveres. Ambas as regiões autónomas funcionam como mercados livres, pelo que, a única exigência a qualquer armador para a sua admissão para prestação do serviço é que preencha os requisitos legais imprescindíveis para o efeito. O princípio base sobre a qual se assenta a cabotagem marítima, em ambas as realidades, é o Regulamento n.º 3577/92, de 7 de Dezembro, da CEE.

Em conformidade com a informação disponível, as OSP nas ilhas Canárias, apresentam dois modelos, enquanto que nos Açores apresenta um único modelo. Os modelos existentes nas ilhas Canárias são a) o regime de autorização prévia e b) a contratação pública de OSP. Os dois modelos diferem entre si, essencialmente no regime de exclusividade ou não de operação nas rotas. O recurso à contratação pública ocorre após a ausência de candidaturas ao regime de autorização prévia.

Para o caso dos Açores, as OSP são efetuadas através do contrato de gestão de serviços de interesse económico geral. Este modelo, concede a uma única empresa, os poderes de gestão e concessão do transporte de passageiros e veículos, pois o transporte de mercadorias não necessita de imposições de OSP por responder aos requisitos normais da procura. Difere do das ilhas Canárias porque, enquanto que nesse arquipélago, é o próprio Governo responsável pela concessão do transporte marítimo, nos Açores é realizado através da Atlânticoline S.A. Nota-se que, nos Açores faz-se a subsidiação ao transporte de passageiros, nomeadamente nas ilhas do “triângulo”.

O transporte marítimo, como já referido, desempenha um papel fundamental na subsistência, no desenvolvimento e no bem-estar das populações das regiões insulares. Desta forma, assegurando o

seu papel, nas ilhas Canárias, o Governo assume a responsabilidade pela definição de rotas, sempre que necessário, como forma de garantir a satisfação das necessidades básicas de transporte marítimo regular de passageiros e mercadorias, independentemente da dimensão e do tráfego que elas possam gerar. Sucede o mesmo no arquipélago dos Açores, com a particularidade de que, nos Açores, o Governo Regional, através de um contrato de gestão de serviços de interesse económico geral, concede a uma única empresa, o caso a Atlânticoline S.A., o serviço de transporte de passageiros e viaturas entre as ilhas do arquipélago.

A definição de rotas é importante, porque sendo o mercado é livre e, não tendo as empresas a obrigatoriedade da prestação do serviço, poderão operar exclusivamente nas rotas onde *a priori* tiram algum proveito. Por isso, sendo do domínio público a que existência de assimetrias entre as ilhas, é fundamental que o Governo ou outro organismo tenha a responsabilidade de regular o mercado e de forma a promover a coesão económica, social e territorial.

Em suma, a obrigatoriedade de prestação de serviço público num mercado livre como nas duas regiões acima referenciadas é caracterizada por:

- Imposição de OSP para rotas deficitárias;
- Regime de autorização prévia ou contratação pública;
- Definição de rotas em conformidade com as necessidades das ilhas;
- Contratação e exploração pública através de concursos públicos;
- Contratação de serviços de interesse económico geral.

5.3.2. Estabelecimento de Preços e Tarifas

O mercado tanto numa como noutra região é livre, sendo os preços e as tarifas estabelecidos pelo próprio mercado, através da concorrência. Esta realidade é, contudo, mais visível nas Canárias do que nos Açores, como se pode inferir pelo sistema praticado em cada uma das realidades. Nas Canárias existe um preço que é subsidiado através de um desconto para os residentes enquanto que nos Açores é fixado um preço, único para todos os utilizadores, que é também subsidiado em algumas rotas através de um controlo do plano de exploração da empresa operadora.

De forma geral, as tarifas e os preços devem ter em conta o custo do serviço, acrescidos de uma margem de lucro razoável e justo para a empresa. Este pressuposto pode nem sempre acontecer, podendo as empresas aplicar preços muitas vezes especulativos quando comparados com o nível de custos. Quando isto acontece, a entidade responsável pelo transporte marítimo, a quem compete a análise e seguimento dos preços e das tarifas, como acontece nas Canárias, deve intervir propondo ao Governo a fixação de um teto máximo. Às tarifas e aos preços cobrados para o transporte de passageiros podem ainda ser efetuados descontos, com o propósito de dirimir diferenças entre regiões e garantir o acesso a todos. É exemplo, neste caso, a aplicação de descontos para residentes. Ainda assim, as próprias empresas podem aplicar outros tipos de descontos não previstos nos contratos e/ou

nas leis, como, por exemplo, para passageiros menores de 12 anos, maiores de 65 anos e ainda para estudantes.

Na Região Autónoma dos Açores, também à semelhança do que acontece nas ilhas Canárias, o controlo das tarifas e dos preços, é efetuado pelo Governo Regional. Porém, existem algumas diferenças entre uma e outra. Do lado dos Açores o Governo efetua o controlo através do plano de exploração, que a empresa lhe apresenta até o dia 31 de Dezembro do ano anterior ao do início de cada operação, não podendo deliberar sobre o mesmo em qualquer outra altura, enquanto que, do lado das Canárias, a entidade responsável, pode intervir a qualquer momento.

Como foi já referido, apesar das tentativas feitas, através da informação disponível, não foi possível apurar os pressupostos e as bases de cálculo para os preços e as tarifas².

Contudo, de modo genérico, pode-se deduzir, sem quaisquer riscos de erro, que os preços e as tarifas são calculados tendo por base o custo do serviço, acrescidos de uma margem de lucro para a empresa que presta o serviço. A base de cálculo das tarifas e dos preços não é público, pelo que, não se consegue perceber à partida se estes estão, ou não, muito acima do custo marginal. No caso das rotas de OSP, as empresas são obrigadas a apresentar aos Governos os pressupostos efetuados para o seu cálculo, descrevendo minuciosamente os custos e a margem de lucro, como é no caso dos Açores.

O estabelecimento e controlo dos preços e das tarifas torna-se importante, particularmente nas rotas deficitárias, devido à reduzida dimensão do tráfego que geram. Sendo a procura pelo serviço baixa, a empresa, normalmente monopolista nessas rotas, tende a aumentar o preço do serviço de forma a conseguir alcançar maior lucro, tirando vantagens de uma procura inelástica e da falta de alternativas para os utilizadores dos serviços de transporte. O elevado preço praticado resulta normalmente na perda de bem-estar dos utilizadores, dado que nem todos conseguem auferir o bem a um elevado preço. Daí existir a necessidade de um maior controlo dos preços e das tarifas nas rotas deficitárias como condição de garantia de igualdade de acesso ao serviço por todos os utilizadores.

Do aqui exposto, conclui-se o seguinte para a fixação de preços e tarifas:

- Fixação de um teto máximo do preço e da tarifa nas ilhas Canárias ainda que evidenciando alguns problemas;
- Subsidição de tarifas para o transporte de passageiros nas rotas de OSP.

5.3.3. Controlo da Qualidade do Serviço

A qualidade do serviço prestado bem como a sua avaliação por parte dos utilizadores é fundamental num mercado livre e concorrencial. Quando existe a diversidade e variedade da oferta pode-se dizer que o mercado se autorregula, na medida em que os utilizadores tendem a procurar o serviço que lhes proporciona uma maior satisfação entre a qualidade e o preço da oferta, obrigando as empresas a cada

² Foram efetuados contactos com a Associação de Armadores da Marinha de Comércio e com o Fundo Regional de Apoio à Coesão e ao Desenvolvimento Económico, pelos quais não se obteve respostas.

vez mais melhorarem o serviço. O problema maior é para os mercados não concorrenciais quando existir uma única empresa a operar. Nestes casos, o operador tende a reduzir a qualidade do serviço prestado, como forma de lhe proporcionar maiores margens na sua operação. Esta realidade torna muitas vezes necessária a criação de mecanismos de controlo pelas autoridades competentes, através da fixação de níveis mínimos de serviços, para o efetivo controlo da qualidade do serviço prestado.

Nas ilhas Canárias, essa responsabilidade cabe ao organismo responsável pelo transporte marítimo. A informação disponível, não identifica as métricas utilizadas para aferir os níveis de serviços prestados. Já nos Açores, é da competência da AMT, assegurar o controlo da qualidade do serviço prestado. Porém, e em particular, para o transporte marítimo de passageiros e veículos, é também da competência da Atlânticoline S.A a garantia da qualidade do serviço.

Alguns dos meios utilizados para o controlo da qualidade do serviço nos Açores são as reclamações apresentadas pelos utilizadores dos serviços. A lei estabelece um prazo limite para as autoridades deliberarem sobre eventuais conflitos entre os utilizadores e os agentes económicos, que no caso dos Açores é de noventa dias, e um prazo máximo para a comunicação de uma reclamação, que no caso das ilhas Canárias, é de até 10 dias corridos sobre a data da reclamação. Nos Açores, não se estabelece, um prazo máximo para a comunicação da reclamação efetuada. Porém, ambas as regiões punem o mau desempenho do serviço prestado.

A AMT nos Açores, no exercício do seu poder, para a informação dos utilizadores, divulga semestralmente as estatísticas do desempenho do serviço prestado. É considerada uma das formas mais eficazes para promover, estimular e controlar a qualidade do serviço. Em contrapartida, nas ilhas Canárias, não há a obrigatoriedade de publicitação do desempenho dos agentes económicos dos transportes marítimos.

O acima, possibilita retirar as seguintes conclusões sobre o controlo da qualidade nas duas realidades:

- Publicação periódica do desempenho dos agentes económicos;
- Punição pelo mau desempenho prestado;
- Estabelecimento de prazo máximo para comunicação da reclamação e deliberação da mesma.

6. Regulação para o Serviço de Cabotagem em Cabo Verde

É um dado adquirido que o serviço de transporte marítimo de cabotagem em Cabo Verde, fundamental para o desenvolvimento e a integração económica e social dos habitantes das diversas ilhas, carece de forte intervenção pública. A sua característica geográfica, de país arquipelágico, economia fraca, pouco diversificada, confere-lhe uma necessidade para um serviço de transporte marítimo de cabotagem eficaz, capaz de suprir, minimizar ou eliminar, as discrepâncias sentidas ao nível do desenvolvimento económico e social das ilhas que não é sentida de forma igual por países situadas em plataformas continentais.

O atual sistema em vigor (ver capítulo 4), é precário e inadequado para as necessidades das populações do arquipélago. Torna-se imperativo que os Governos se conscientizem deste facto e tomem decisões que sejam capazes de induzir um forte desenvolvimento nesta vertente, que afeta o dia-a-dia das populações e o desenvolvimento do país. Considera-se, por isso, que é essencial e urgente, que seja implementado um novo modelo regulatório para o serviço de transporte marítimo de cabotagem, como há muito se vem constatando. Uma ação neste sentido exige a implementação de reformas urgentes, capazes de removerem ou minimizarem as lacunas e as imperfeições existentes no mercado. Exemplos de lacunas e imperfeições que afetam o mercado são a inexistência de garantias de igualdade de acesso para todos os habitantes, a irregularidade e a imprevisibilidade do serviço, bem como a falta de controlo da qualidade do serviço prestado.

É com este propósito que se pretende aqui desenvolver e propor um modelo regulatório a ser seguido que ajude o país a melhorar a sua performance e melhor servir os seus cidadãos. A proposta a ser apresentada visa definir os mais importantes processos a serem levados a cabo para a implementação de um novo modelo de regulação.

De entre os métodos de regulação estudados, o que será adotado para este estudo, será o da RLP. A escolha desse método, para aplicação numa realidade como a cabo-verdiana, prende-se com o facto de apresentar vantagens a nível da redução dos custos da prestação do serviço, um importante fator para uma população maioritariamente pobre, e da eliminação ou minimização dos poderes excessivos de empresas prestadoras do serviço (as conhecidas ineficiências-X). A análise comparativa feita a outras realidades, semelhantes à de Cabo Verde, como as dos Açores e das Ilhas Canárias, demonstram que esta é a melhor opção para a realidade cabo-verdiana. As vantagens deste método sobre as outras residem no facto de que, o principal objetivo do método de RID é mitigar a principal desvantagem do método de RTR - conhecido como o efeito de Averch-Johnson – que por sua vez coloca ênfase no facto das empresas tenderem a investir em capital mais do que o desejável com o intuito de aumentar a remuneração em detrimento do progresso tecnológico (vidé capítulo 3).

Uma das necessidades do modelo é a fixação das rotas deficitárias onde o tráfego de mercadorias e de passageiros é reduzido e não justifica a existência de rotas comerciais. Esta é uma condição necessária para a união e a coesão das ilhas. Para a fixação e definição das rotas que preenchem estas condições, uma das necessidades sentidas, é conhecer a procura motivada pelo fluxo de

passageiros e de mercadorias a longo prazo. Para tal, recorreu-se aos dados históricos existentes, tarefa essa que se considera dificultada pelo facto de não haver registos de séries históricas significativas e fiáveis nesta área, como já referido. No entanto, os dados que se encontram disponíveis serão tratados da melhor forma possível, em benefício de um melhor resultado possível, para o fim aqui proposto. A utilização de meios, mais complexos e custosos, como os de sondagem e de avaliação do mercado, que poderiam ser utilizados para se obter uma melhor estimativa do mercado e da procura não foram utilizados porque ultrapassam os meios alocados a este estudo e encontram-se fora do âmbito desta dissertação. Recomenda-se, contudo, o recurso às técnicas aqui referidas, tanto para validar como para projetar dados capazes de melhor responderem às necessidades de um projeto desta natureza.

A regulação económica e social, vista nas vertentes que interessam para esta dissertação, engloba o seguinte:

- **Definição de Obrigação de Serviço Público** – tratará temas relacionados com a definição das rotas que serão concessionadas, seu enquadramento, formas de incentivar o sector privado na prestação do serviço e como calcular a indemnização compensatória, entre outros;
- **Controlo da Qualidade do Serviço** – abarcará as formas de se efetuar o controlo da qualidade do serviço prestado no quadro da concessão e a definição de indicadores de desempenho para a sua mensuração e comparação entre diferentes operadores;
- **Estabelecimento de Preços e Tarifas** – abordará o estabelecimento do preço máximo que as entidades reguladas podem cobrar e as projeções da procura (mercadorias e passageiros) pelo transporte marítimo a longo prazo que, para o propósito deste estudo, se fixa no ano de 2030.

Para a estimativa dos dados necessários para este estudo, a partir de dados existentes, far-se-á recurso às funções de produção, ou de custo, como a de Cobb-Douglas, cuja utilidade em projeções desta natureza, para representar o relacionamento entre um *output* com um determinado *input* é sobejamente conhecida na economia. O recurso à função será feita tanto para a aproximação do volume de mercadorias como para a aproximação do volume de passageiros a ser movimentado entre as ilhas, com recurso a fatores que influenciam, de forma direta, a procura pelo serviço de transporte marítimo de cabotagem, nomeadamente, o PIB e a população.

6.1. Modelo Regulatório

6.1.1. Considerações Gerais

Cabo Verde necessita de um sistema de transporte marítimo de cabotagem regulado, eficaz e eficiente, com o objetivo de garantir a coesão interna e de sustentar as suas necessidades de desenvolvimento económico e social. A liberalização do mercado, datada do início deste século, veio abrir caminho a um novo paradigma sobre o papel a desempenhar pelo Estado na prestação, gestão e regulação dos serviços de transporte marítimo. Como consequência desse novo paradigma, o Estado passa de

autorregulador para regulador, transferindo para a esfera privada o papel da prestação e gestão do serviço. Este constitui um grande passo no sentido de se dinamizar a concorrência dos privados no mercado e induzir progresso no sector, tornando-o mais eficiente e eficaz.

Desta nova abordagem nasce a necessidade da criação de uma entidade reguladora, capaz de substituir o Estado nos papéis outrora por ele desempenhados, nomeadamente, os de prestador do serviço. De igual modo, e como consequência também da mudança de paradigma, nasce a AMP, já referida no capítulo 4 como sendo a autoridade que atua sobre o estado de arte da regulação em Cabo Verde, é atualmente o responsável pela regulação técnica e económica, de supervisionamento e de regulamentação do sector marítimo portuário. A regulação económica e social do sector marítimo, como resulta do já exposto, clama por significativas melhorias, dos problemas advenientes do deficiente e mal regulado serviço, próprio de países insulares de reduzida dimensão do mercado, como é o caso de Cabo Verde, e por uma intervenção urgente de uma agência reguladora que seja forte e capaz. As discrepâncias existentes ao nível da produção, da produtividade e da geração de riquezas de cada uma das ilhas e das suas populações, terão de ser mitigadas, e, para o caso, o transporte marítimo joga um papel determinante.

O método regulatório a ser aqui proposto deve, pelo aqui dito, levar em consideração as realidades económicas, sociais, políticas e culturais de cada uma das ilhas e dos seus habitantes. Deverá basear-se na RLP, num contrato de concessão de serviço público, prever um teto máximo de preços que a entidade regulada se deve submeter, durante o período de tempo previamente definido e acordado de vigência do contrato, que, como será aqui proposto, deverá oscilar entre os 3 e os 6 anos. O quadro do contrato de concessão será tratado posteriormente com melhor detalhe.

6.1.2. Obrigação de Serviço Público

As OSP resultam da necessidade constitucional do Estado de Cabo Verde em garantir a toda a sua população, e de igual forma, o acesso a um bem necessário e imprescindível como é o serviço de transporte marítimo de cabotagem. Importante para o desencravamento das suas populações, funciona assim, como o vetor necessário para reduzir ou eliminar discrepâncias existentes no acesso ao serviço, melhorando o movimento de mercadorias (bens) e a mobilidade das pessoas, males esses evidenciados pela disparidade do desenvolvimento socioeconómico das populações das diferentes ilhas. A universalidade e a obrigatoriedade da prestação de um serviço de transporte marítimo de cabotagem prendem-se, ainda, com o objetivo de garantir a continuidade, a frequência, a acessibilidade económica e coesão e a equidade económica e social de todos os habitantes de todas as ilhas.

Como já supracitado, o mercado nas ilhas de Cabo Verde, tal como nas ilhas dos Açores e das Canárias, aqui referenciados como exemplos, é livre. Os desequilíbrios nelas encontrados, comuns nalguns casos, como, por exemplo, os diferentes estágios de desenvolvimento das ilhas, a baixa massa populacional, a sua fragmentação e, a inexistência de atividades económicas relevantes, entre outros, não propiciam a existência de mercados rentáveis para uma intervenção do sector privado, o que

impõe a intervenção do Estado para garantir a igualdade de acesso a bens e serviços essenciais à vida dos seus cidadãos.

Rotas Deficitárias

As OSP, sendo um instrumento fundamental para a garantia da subsistência, do desenvolvimento e do bem-estar das populações insulares, e de combate à dupla insularidade, deverão ser estabelecidas em rotas deficitárias onde a dimensão, as trocas comerciais e o fluxo de passageiros, não são suficientes para permitirem a existência de explorações economicamente rentáveis para os privados.

O estabelecimento das condições para a definição das rotas consideradas deficitárias é da responsabilidade da entidade reguladora, sempre que tal se justifique, e visa garantir a satisfação das necessidades básicas de transporte marítimo regular e fiável de passageiros e mercadorias entre as ilhas. A sua inexistência anterior de uma prática nesse sentido, bem como a carência de informação histórica sobre a procura pelo transporte marítimo de passageiros e mercadorias dificultam a sua definição no curto prazo. Torna-se, por isso, evidente que o agente regulador deverá criar um sistema de registo estatístico, capaz de garantir no futuro, a informação de tráfego necessária para uma definição criteriosa das OSP visando satisfazer da melhor forma possível os prestadores e os utilizadores dos serviços.

Como já sobejamente demonstrado a definição de rotas de OSP é importante, para colmatar um vazio deixado pelo facto de, tratando-se de um mercado livre, as empresas não estarem obrigadas a prestar serviço onde *a priori* não possam tirar algum proveito económico. Por isso, e porque se sabe que existem assimetrias estruturais entre as ilhas, e que é fundamental corrigi-las, para o bem-estar das suas populações, a intervenção do Estado na definição das OSP e a regulação do mercado através de um organismo independente neste ambiente torna-se importante.

Elaboração do concurso público

Em defesa da transparência e do interesse público, a prestação do serviço de transporte marítimo nas rotas deficitárias de passageiros e mercadorias, deverá estar sujeito a um concurso público, que concede à empresa vencedora a exclusividade e a obrigatoriedade da prestação do serviço, sendo, por isso, vedado a outras empresas, não concessionárias, operarem nas mesmas rotas, ainda que em tranches parciais.

O concurso público deve ser elaborado em estrito respeito pela legislação em vigor para a contratação pública em Cabo Verde e deve visar encontrar, dentro dos termos de referência aplicados, a melhor proposta para o serviço pretendido. Em caso necessário a legislação deve ser revisitada para eventuais ajustes que a adaptem às condições específicas deste tipo de serviço que pressupõe a subsidiarização, por parte do Estado. A preceder cada concurso, e de forma periódica, a AMP deverá proceder à revisão da(s) rota(s) deficitária(s), nos termos da lei e dos termos dos procedimentos de concurso, com o objetivo de verificar se as insuficiências do mercado se prevalecem ou, caso contrário, se deverão ser revistas e reclassificadas, passando para o regime de mercado livre. Os termos do concurso, deverão

ainda conter especificações sobre a concessão, incluindo as indemnizações compensatórias, os limites temporais do contrato, as condições de renovação do contrato, as condições dos navios a apresentarem ao concurso, as condições mínimas da qualidade do serviço, entre outros.

A Concessão

Propõe-se aqui fixar um limite máximo do contrato de exploração de até seis anos (incluindo as suas prorrogações) e, um limite mínimo de três anos. Aproximando a data do termo, a empresa deverá manifestar a sua vontade, ou não, de renovação do contrato junto da entidade reguladora, com uma antecedência mínima de até seis meses, para que seja possível assegurar a regularidade, frequência, continuidade e capacidade de fornecimento do serviço no período seguinte. O incumprimento desta ação, independentemente das razões, abrirá caminho para o lançamento de um novo concurso.

O contrato de concessão deverá ainda conter os termos das cobranças, a qualidade do serviço a prestar, a frequência e a regularidade do serviço, as penalizações pelo incumprimento e as responsabilidades do prestador do serviço em caso de interrupção ou incapacidade de prestar o serviço, entre outras especificações.

Nota-se que, à semelhança do que se fará com as rotas deficitárias, também aquelas que estejam em regime de mercado livre deverão, com o mesmo objetivo, serem periodicamente reavaliadas.

Indemnização compensatória

A exploração da(s) rota(s) deficitária(s) pressupõe a atribuição por parte do Estado, à empresa concessionária, de uma indemnização compensatória. A atribuição da indemnização compensatória deve ser calculada em função do défice de exploração anual da empresa, tendo por base o custo da operação e a necessidade de se garantir ao concessionário um determinado rendimento, que será fixado pela autoridade regulatória e negociada com o concessionário aquando do concurso público.

Os cálculos das compensações indemnizatórias deverão ter por base uma análise criteriosa às contas de exploração da empresa concessionária, separadas por atividade. Isto significa que, cada rota deficitária deverá ter a sua própria conta de exploração, com o objetivo de evitar que os subsídios pagos possam ser utilizados no financiamento de outras atividades, que não aquelas para as quais estão destinadas e, que, de outra forma, poderiam, inclusivamente, ser exercidas em condições de mercado livre. A cada rota deficitária é atribuída apenas uma indemnização compensatória. A forma de atribuição da indemnização compensatória deverá ser estabelecida por negociação entre as partes.

Em suma, o conteúdo da OSP a que a empresa prestadora do serviço ficará vinculada deverá ser definida *a priori*, entre as quais se destacam os seguintes aspetos:

- Prestação de serviço de transporte a preços e condições específicas;
- Definição de rotas deficitárias e sua reavaliação;
- Atribuição de indemnização compensatória, como incentivo ao sector privado;
- Regularidade, frequência, continuidade e capacidade de fornecimento do serviço.

6.1.3. Controlo da Qualidade do Serviço

A promoção e o incremento da qualidade do serviço prestado é, não só uma necessidade, como é também um dos principais objetivos da regulação. Uma das desvantagens encontradas no método de RLP, aqui proposto, é a possibilidade da redução da qualidade do serviço caso não haja um controlo efetivo, em benefício do concessionário, traduzindo na perda de bem-estar para os utilizadores. A redução da qualidade do serviço, em última instância, traduz-se num “aumento” do preço pago pelo utilizador para o serviço de transporte.

Desta forma, torna-se desejável a implementação de um sistema de controlo de qualidade do serviço, que tenha estabelecida de forma clara e objetiva os termos do serviço a prestar e os indicadores mínimos que devem atingir para que o serviço seja considerado com qualidade e a preço justo para as ambas partes. A seguir, enumeram-se alguns indicadores que os agentes reguladores poderão adotar, como forma de mensurar e controlar a qualidade do serviço.

Indicadores de desempenho

Aquando da assinatura do contrato de concessão para a prestação do serviço público de transporte marítimo, deverão constar do contrato, os caminhos a seguir para o controlo da qualidade, os níveis mínimos de qualidade do serviço que deverão ser respeitados e as sanções que a concessionária estará sujeita em caso de mau desempenho. Igualmente, e como forma de motivar o bom desempenho, a atribuição de prémios, incluindo monetários, ou menções face a um bom serviço prestado, ou ainda condições preferenciais aos cumpridores, pode constar do contrato. Os índices de desempenho mínimos de qualidade do serviço, podem ser mensurados através dos seguintes indicadores de desempenho, vulgarmente conhecidos como *key performance indicators* (KPI), entre outros:

- Incidência de falhas ou avarias – número de falhas ou avarias ocorridas expressas em números, considerando os dias em que o navio não estiver em condições de operar. Não havendo referências disponíveis, esta pode ser feita por *benchmarking* com outras realidades semelhantes;
- Cumprimento de frequência das rotas definidas deficitárias – mede o número de vezes que as rotas planeadas não foram cumpridas;
- Cumprimento das datas estipuladas de chegada e saída – mede o número de vezes que as datas planeadas foram cumpridas;
- Cumprimento dos horários estipulados de chegada e saída – mede o número de vezes que os horários planeados foram cumpridos.
- Satisfação do serviço prestado – feita através de questionário aos utilizadores, avalia a celeridade e satisfação do atendimento aos utilizadores, considerando entre outros, o tempo de espera para atendimento ou embarque/desembarque, higiene / limpeza, simpatia, utilizando uma escala de muito bom, bom, razoável e insatisfatório;
- Número de passageiros transportados – medido em unidades por milha percorrida;

- Quantidade de mercadoria transportada – medido em toneladas métricas por tipo de mercadoria, segundo a classificação adotada pela AMP;
- Número de reclamações por cada mil passageiros transportados – mede o número de reclamações efetuadas por cada mil passageiros transportados;
- Rentabilidade do capital próprio – mede a capacidade dos capitais próprios (navios) em gerar retorno financeiro, expresso em percentagem. A sua fórmula de cálculo é dada por:

$$ROE = \frac{\text{Resultado Líquido}}{\text{Capitais Próprios}}$$

Mensuração da qualidade

O controlo da qualidade do serviço prestado tem por objetivo dar ao cidadão utilizador do serviço determinadas garantias de que o serviço é prestado nos termos em que foi contratado. Assim, os instrumentos a serem utilizados, para a avaliação, devem incluir:

- Livro de reclamações – deve ser disponibilizado aos utilizadores em todas as instalações da empresa concessionária e na própria embarcação. Concede aos utilizadores a possibilidade de darem a conhecer aos reguladores as suas reclamações e insatisfações sobre a qualidade do serviço prestado pelo concessionário;
- Certificado de inscrição da embarcação na AMP: Dá aos utilizadores a possibilidade de conhecerem que a embarcação possui e está de acordo com as características exigidas de navegabilidade e de transporte de cargas e passageiros;
- Cópia do contrato e autorização para a prestação da OSP;
- *Template* de relatório mensal (a ser discutido infra);
- Outros documentos e elementos de controlo exigidos pelos regulamentos aplicáveis levados a bordo das embarcações e devidamente preenchidos.

De forma a dar confiança aos utilizadores, proporcionando-lhes respostas céleres, o prazo para a entidade regulada fazer a apresentação das reclamações efetuadas no livro de reclamações à AMP, não deve ser superior a dez dias corridos após o registo das mesmas, caso não seja resolvido entre o operador e o utilizador. É da competência da AMP deliberar sobre o sucedido e informar ao reclamante sobre a decisão tomada. A AMP dispõe de um máximo de trinta dias para deliberar, podendo o prazo ser prorrogado por um período igual, ou, ainda por um período superior, mediante prévio acordo com o queixoso. As deliberações da AMP devem ser de carácter vinculativas para o concessionário e sujeitas a coima em caso de incumprimento.

Para o maior controlo da qualidade do serviço prestado e também para a constituição de uma base de dados sobre o serviço de transporte marítimo em Cabo Verde, todas as empresas inscritas na AMP deverão ser obrigadas a enviar relatórios trimestrais sobre o serviço prestado. Para esse efeito, a AMP deverá proporcionar e fornecer um *template* para o relatório que deverá ser trimestral, estandardizado

para todos, estimulando assim o fornecimento dos dados por parte das empresas, até ao termo do prazo estabelecido. Devem ainda ser previstas coimas para os casos de incumprimento em que as concessionárias não entreguem os relatórios dentro do prazo estabelecido.

As regras de preenchimento e as informações que deverão constar no relatório são definidas *a priori* e publicadas no regulamento em vigor. Exemplos de informações que deverão constar no relatório são, o tipo de embarcações utilizadas para o transporte marítimo, o número de passageiros transportados, a quantidade e o tipo de mercadoria transportada, a percentagem de ocupação de cada embarcação, entre outras. A AMP tem o dever de guardar a confidencialidade da informação enviada pelas empresas, de modo a não prejudicar a qualidade da informação, o sigilo comercial e industrial, entre outros aspetos.

Com o objetivo de promover, estimular e controlar a qualidade do serviço prestado, a AMP deverá, baseada nos KPIs, publicar semestralmente estatísticas de desempenho do serviço prestado pelas diversas empresas, com especial destaque para os de OSP.

Para além do controlo da qualidade a ser efetuado através do relatório trimestral, enviado pelas empresas, a AMP deverá fiscalizar, por iniciativa própria, de forma regular e aleatória, por denúncia ou por solicitação de órgãos superiores a prestação do serviço por parte dos concessionários, podendo serem aplicadas sanções sempre e quando for verificada alguma infração.

Infrações e sanções

A inadequada prestação do serviço de transporte marítimo e o incumprimento dos padrões mínimos de qualidade exigidos, podem ser classificados em três tipos de infrações: leves, graves ou muito graves. O conteúdo de cada uma das infrações deve constar no regulamento em vigor e serem publicados em conformidade com a lei para os devidos efeitos. As sanções a serem aplicadas dependem do tipo de infração cometida, podendo tomar a forma de coimas, de cessação da atividade, cessação do contrato de OSP, entre outras.

Tal como exposto acima, o controlo da qualidade do serviço prestado deverá ser efetuado a todas as empresas registadas na AMP, sejam elas prestadoras de serviço de rotas comerciais ou deficitárias, ainda que nas rotas comerciais, a própria concorrência existente no mercado se encarregue do controlo na medida em que o utilizador optará em cada momento pelo serviço que na sua perceção o apresente a melhor relação preço-qualidade.

6.1.4. Estabelecimento de Preços e Tarifas

O estabelecimento de preços e tarifas, e o respetivo controlo, é importante particularmente nas rotas deficitárias, já que, devido à sua reduzida escala não gera tráfego e, por conseguintes receitas suficientes que justificam uma exploração economicamente rentável. Neste caso concreto, propõe-se que o estabelecimento seja efetuado utilizando o modelo da RLP, dado que, as entidades reguladas são por essa via incentivadas a melhorar a eficiência, com o objetivo de reduzir custos e aumentar a margem de lucro. Este método, é vantajoso para os utilizadores, na medida que, os benefícios obtidos através de ganhos de eficiência, na redução dos custos no período regulado, são transferidos para os

períodos seguintes, refletindo na diminuição dos preços e tarifas. Nota-se que, quanto maior for a eficiência obtida (caso do fator X), menor será o valor das tarifas e preços, o que traduz em benefícios para os utilizadores, sem perdas de qualidade no serviço. Alguns exemplos de incentivos que devem ser propostos pela entidade reguladora para a melhoria da eficiência são:

- Redução de custos de exploração;
- Promoção do desempenho ambiental;
- Melhoria da qualidade de serviço.

A literatura recomenda que utilizando o método de RLP, o teto para a duração dos prazos para o estabelecimento de preços e tarifas deva variar entre um mínimo de 3 e um máximo de 6 anos. Para o caso de Cabo Verde, dado à natureza da informação disponível, propõe-se que inicialmente seja adotado um teto máximo de três anos para o período regulatório, possibilitando assim uma revisão no final desse prazo. Mais ainda se propõe, que, extraordinariamente, seja possível rever as condições em menor prazo, caso sejam identificadas alterações significativas nas condições económicas do país, risco do negócio ou ainda na qualidade das informações disponíveis sobre o mercado. Períodos regulatórios superiores podem vir a ser adotados quando a qualidade da informação disponível proporcionar maiores certezas nos seus resultados e quando a prática assim o justificar.

6.1.4.1. Determinação do fator X

Como demonstrado na equação 2 atrás, o método de RLP é composto de duas parcelas, sendo uma delas o IPC e a outra o fator X que traduz os ganhos de produtividade, expectáveis alcançados no período regulatório definido. A determinação do valor do fator X é um dos grandes desafios do método de RLP, mais especificamente em ambientes onde existem assimetrias de informação, como é o caso de Cabo Verde. Acresce ainda as dificuldades o facto de que valores elevados do fator X inviabilizam a rentabilidade económica das empresas, pela redução do lucro, enquanto que, valores baixos garantem o contrário, aumentando a rentabilidade, fazendo com que este preço encaminhe ou aproxime, da condição de monopólio.

A escolha entre os vários métodos existentes para a determinação do fator X não é assim de fácil execução, dado que, estamos perante uma condição de um mercado específico onde a informação necessária é de fraca qualidade, escassa ou mesmo por vezes inexistentes. Os métodos de *benchmarking* são de difícil aplicação para o caso de Cabo Verde, pelo facto dos relatórios e contas da maioria das entidades que operam nas ligações marítimas de cabotagem não se encontrarem publicadas ou não serem acessíveis. A CVFF é uma das poucas empresa que publica os seus relatórios e contas, e o faz, pela obrigatoriedade que lhe é imposta, por se encontrar listada na Bolsa de Valores de Cabo Verde.

Para o caso de Cabo Verde, tendo em conta as circunstâncias presentes, propõe-se a utilização do método de PTF através do índice de Törnqvist. Nota-se que, o índice de Malmquist, também muito utilizado para o cálculo do PTF, e que também poderia ser utilizado, remete a utilização de técnicas de *benchmarking* o que inviabiliza a sua utilização no caso em apreço pelas razões mais acima apontadas.

O exemplo a seguir, constrói-se assim a partir de uma ilustração académica, de como deverá ser calculado o fator. Pela importância que joga a correcta determinação do fator de produtividade na determinação da eficiência do serviço prestado, recomenda-se para o futuro a recolha de informação concisa e fiável, ainda que com o recurso a técnicas de sondagens de mercado. Ainda que dispendiosas para a determinação do valor do fator, os benefícios daí advenientes podem justificar os custos.

Assim, o fator X, como dado pelo índice de Törnqvist, é determinado através da seguinte fórmula:

$$\text{Fator } X = \frac{\sum_{i=1}^M a_i y_i}{\sum_{j=1}^N b_j x_j}$$

Equação 5: Cálculo do índice Törnqvist

Em que, o fator X representa a relação entre a média ponderada dos *outputs* (y) e a média ponderada dos *inputs* (x), onde M e N representam o total de *outputs* e *inputs* e as variáveis a_i e b_j os pesos dos *outputs* e *inputs* respetivamente.

Os *outputs* e os *inputs* considerados para o cálculo do fator X para o serviço do transporte marítimo de passageiros e carga para o caso de Cabo Verde, encontram-se expressos na seguinte ilustração:



Figura 1: Produção tecnológica do transporte marítimo de passageiros e carga de Cabo Verde

O *staff* representa o número de colaboradores que trabalham na empresa a tempo inteiro durante um ano, sendo que, o custo é obtido através do rácio entre a rúbrica dos gastos com pessoal e o número de colaboradores existentes. O *Operational Expenditure* (Opex) engloba todos os gastos operacionais excetuando os gastos com o pessoal. O seu preço é mensurado através do IPC para transportes. O último *input*, *Capital Expenditure* (Capex), é o ativo líquido e o seu preço é o rácio entre os encargos financeiros e o ativo líquido.

O *output*, representando as receitas, é obtido através do número de passageiros transportados e o seu preço calculado representa o rácio entre o volume de negócios e o número de passageiros transportados.

Tabela 9: Variáveis obtidas entre 2011 e 2014

	2011		2012		2013		2014	
	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço	Quantidade	Preço
Outputs								
Receitas (# Pax); (10 ³ ECV / #Pax)	60.194,00	3,45	62.334,00	3,78	59.492,00	4,16	58.478,00	6,66
Inputs								
Capex (Ativo Líq. ECV); (Encargos Financeiros / Ativo Líq.)	1.427.800,00	0,09	1.685.742,00	0,10	1.769.146,00	0,09	1.783.416,00	0,09
Opex (10 ³ ECV); ()	408.063,00	114,10	360.920,63	117,30	305.273,28	112,90	460.078,42	110,40
Staff (#) ; (ECV/# * 12 meses)	30,00	182,66	32,00	174,10	30,00	178,29	45,00	133,57

Resultados obtidos

A tabela 10, demonstra que a produtividade apresenta uma tendência de diminuição ao longo dos anos estudados, apesar de, entre 2013 e 2014, apresentar uma pequena inversão. As variáveis observadas não seguem uma tendência padronizada, podendo estas serem justificadas por fatores como o aumento do *staff* verificado em 2014, com a entrada em operação desde o segundo semestre do mesmo ano do navio *Liberdade* da CVFF.

Verifica-se também que, o *output index* (receitas) apresenta uma diminuição entre 2011 a 2013, contrariando a tendência em 2014. A tendência verificada entre 2011 e 2013 é justificada pela diminuição do volume de negócios, dado que o número de passageiros tem vindo a aumentar ao longo dos anos, aliado ao fato do número de ligações efetuadas entre 2011 e 2014 terem diminuído (ver anexo 8).

Tabela 10: Resultados obtidos da análise efetuada, valores acumulativos

Observações	Output	Input	TFP
2011	1,0000	1,0000	1,0000
2012	0,8852	1,0667	0,8298
2013	0,7493	1,0000	0,7493
2014	1,1256	1,5000	0,7504

Tabela 11: Principais resultados estatísticos obtidos da amostra estudada.

	Média	St. Deviation	Mediana	Mínimo	Máximo
Valores acumulativos	0,8324	0,1179	0,7901	0,7493	1,0000

Com o cálculo do TFP acima, procedeu-se depois a análise estatística das mesmas, concluindo através da aplicação do método de regressão linear que a produtividade do sector, seguindo as tendências

atuais, apresenta uma tendência decrescente, como ilustra a equação 6 abaixo cujo coeficiente multiplicador obtido é negativo para as entradas de x.

$$y = -0,0829x + 167,73$$

Equação 6: Equação da reta das amostras estudadas

Assim, em teoria pode-se afirmar que a atual situação do sector, como aqui retratada pelos dados da CVFF é deveras preocupante, uma vez que a produtividade daí resultante possui uma tendência decrescente o que, para uma rentabilidade positiva, exige uma revisão do presente status com a maior brevidade possível. Entre outros fatores a analisar deve-se ter em conta o tipo das embarcações que não parecem servir de forma adequada, e a um preço justo, as necessidades das suas populações.

É importante frisar que os resultados obtidos tiveram por base uma pequena amostra da realidade do país na medida em que, como já bastas vezes referidas no presente texto, o acesso à informação com qualidade é condicionado.

6.1.4.2. Procura pelo transporte marítimo de cabotagem

Anteriormente procurou-se demonstrar a relação de dependência direta do serviço de transporte marítimo de cabotagem aos diversos tipos de infraestruturas a ele associados. As infraestruturas portuárias, os tipos de embarcações utilizados, os procedimentos portuários, entre outros, são fatores que determinam de forma ativa a eficiência e a eficácia do serviço prestado. A geografia insular de Cabo Verde, ao que se acresce o facto de não possuir fronteiras terrestres, comete ao sector de transporte marítimo um papel fundamental e importante na promoção das trocas entre as ilhas, no seu desenvolvimento económico e na garantia da sua equidade económica e social. Para as ilhas de Santo Antão e Brava, por exemplo, o transporte marítimo é a única forma de as unirem às restantes ilhas do arquipélago e ao resto do mundo. O transporte aéreo, para além de ser demasiado caro, não se encontra disponível, por inexistência e falta de condições para essas infraestruturas nessas ilhas.

A procura pelo transporte no arquipélago não é linear. Varia de forma sazonal e consoante as necessidades de deslocação das pessoas e das necessidades do transporte de bens entre elas. A procura turística por Cabo Verde, cria uma pressão sobre os já exíguos meios de transportes aéreos, aumenta consideravelmente essa demanda no período de inverno Europeu.

As rotas que se propõem serem definidas poderão ser classificadas da seguinte forma:

- **Rotas Deficitárias** – a principal característica desta classificação, tal qual o nome implica, provem do facto de não são economicamente rentáveis, dado à sua fraca procura e falta de rentabilidade, de tal forma que não podem ficar exclusivamente a cargo do sector privado, necessitando assim de incentivos por parte do Estado;
- **Rotas Comerciais** – ao contrário da anterior classificação, nestas encontram-se aquelas cuja procura é autossuficiente, economicamente rentáveis, podendo elas ficar exclusivamente a

cargo do mercado e do sector privado. Isto é, o mercado é suficientemente rentável e competitivo para atrair, de *per se*, o sector privado.

Para a classificação da procura pelo transporte marítimo de cabotagem de passageiros e mercadorias acima referidos, foram considerados os seguintes pressupostos:

- **Dupla insularidade** – condição que ocorre quando existem assimetrias nos níveis de desenvolvimento económico e social das ilhas e precário acesso das populações a bens e serviços. Destacam-se, como exemplo, as ilhas de Santo Antão e Brava, onde o único meio de ligação da população com as restantes ilhas e o mundo é por via marítima;
- **População** – contempla a população residente e não residente (sazonal). A população não residente refere-se ao número de entradas de turistas no arquipélago. O turismo é a principal fonte de rendimento de Cabo Verde, sendo por isso um dos principais contribuintes para o PIB do país. O fluxo para as ilhas com maior afluência turística, poderão implicar uma maior demanda para o transporte marítimo em direção a essas ilhas em detrimento das restantes. Nota-se que, as ilhas do arquipélago com maior potencial turístico, pela procura pelo transporte que geram, poderão induzir ao desenvolvimento de um serviço sazonal de transporte marítimo de cabotagem regular e fiável entre elas. No caso das populações residentes, a procura pelo transporte que geram é mais estável e de reduzida ou nenhuma sazonalidade, dado que as suas necessidades, salvo raras exceções, são independentes do tempo.

De uma forma normal é lógico que a procura pelo transporte marítimo tende a ser maior, quanto maior for a população. Assim sendo, nas ilhas menos habitadas existe naturalmente uma menor procura por transportes e, por conseguinte, um menor interesse por parte do sector privado em proporcionar esse serviço a um preço acessível e justo, o que impele à intervenção do Estado para que sejam assegurados aos seus habitantes os serviços mínimos. É esta uma das formas de combater a dupla insularidade, condição essa que normalmente não se verifica para as ilhas mais habitadas e com uma economia mais desenvolvida.

- **Produto Interno Bruto** – mede o nível de produção da riqueza nacional do país. Quanto maior for o PIB, maior serão as condições e as disponibilidades das populações residentes em se deslocar para a satisfação das suas necessidades básicas, trabalho, ou ainda para o lazer.

Assim sendo, partindo do princípio que estes dois fatores (População e PIB) são os principais *drivers* a utilizar na definição da procura pelo transporte marítimo de passageiros e mercadorias, procurou-se através de uma função matemática relacionar essas duas variáveis de forma a quantificar a procura para cada uma das ilhas.

A função considerada para o cálculo da procura, como referida anteriormente, corresponde a função de produção Cobb-Douglas, representada na equação 7, que representa o relacionamento de um *output* com um ou mais *inputs*.

$$Y = L^{\alpha} K^{\beta}$$

Equação 7: Função de produção Cobb-Douglas

Onde:

Y – Produção total;

L – Quantidade de trabalho;

K – Quantidade de capital investido;

Coeficientes α e β – Elasticidade de cada uma das variáveis K e L em relação a variável endógena A . Os coeficientes podem ser considerados constantes ou variáveis ao longo do tempo, sendo que, consoante as condições representam:

- $\alpha + \beta > 1$ – Retornos crescentes à escala;
- $\alpha + \beta = 1$ – Retornos constantes à escala, ou seja, quando maior o peso de um coeficiente menor será o outro;
- $\alpha + \beta < 1$ – Retornos decrescentes à escala.

A função de Cobb-Douglas, aqui enunciada, será adaptada e utilizada para o cálculo da previsão da procura pelo serviço de transporte marítimo de passageiros, e mercadorias, entre as ilhas do arquipélago, para os anos de 2015 a 2030, período estabelecido como mínimo para a análise do crescimento e projeção das necessidades do arquipélago. Tendo em conta os investimentos que podem exigir em novas embarcações, uma decisão desta natureza deve ser justificada a longo prazo, minimizando assim riscos para os investidores. A função assume que a procura depende diretamente do nível de produção nacional e do nível de crescimento da sua população.

Tal como já referido, crê-se importante voltar a sublinhar que as projeções abaixo estão condicionadas pela baixa qualidade dos dados disponíveis. Cabo Verde não dispõe de séries cronológicas históricas fiáveis, sobretudo ao nível de qualidade da informação relativamente ao transporte marítimo disponível, o que dificulta e prejudica uma análise mais precisa do presente estudo. Para que os resultados possam de facto ser considerados instrumentos de gestão do país e serem utilizados como apoio nas decisões políticas de longo prazo que se devem tomar torna-se necessário a constituição de uma base estatística fiável que possa gerar informação fiável para a tomada de decisões.

Passageiros

A função de Cobb-Douglas para determinar a procura de passageiros pelo transporte marítimo é expressa através da equação 8. Importa aqui salientar, à semelhança do já referido anteriormente que, estes resultados podem ser condicionados pela qualidade da informação disponíveis, nomeadamente quanto às previsões para o curto e médio prazos.

$$Passageiros_t = Passageiros_{2014} \times (1 + \Delta POP_{t-2014})^\alpha \times (1 + \Delta PIB_{t-2014})^\beta$$

Equação 8: Função procura pelo transporte marítimo de passageiros

Onde:

Passageiros_t – Número de passageiros transportados no período *t*;

Passageiros₂₀₁₄ – Número de passageiros transportados em 2014 (ano de base para o cálculo);

ΔPOP_{i-2014} – Variação da população entre o período *t* e o ano base. Quanto à população residente, o INE de Cabo Verde estima dados até ao ano 2030 (INE, 2013);

ΔPIB_{t-2014} – Variação do nível de produção do país entre o período *t* e o ano base. Para o cálculo das estimativas do PIB para os anos em estudo, utilizou-se a TCMA₂₀₁₀₋₂₀₁₂;

Coefficientes α e β – Elasticidade de cada uma das variáveis (PIB e População) em relação à variável endógena. Para esta análise foi considerada, a variação dos coeficientes ao longo do tempo, dado que os valores obtidos se encontram mais próximos da realidade.

Relativamente à variável população, os dados disponíveis para a população não residente referem-se apenas ao ano 2014, não existindo quaisquer estimativas futuras divulgadas. Assim sendo, as estimativas para o número de entradas de turistas no país, fundamentam-se no cálculo de uma TCMA₂₀₀₉₋₂₀₁₄, com apoiado em dados históricos existentes entre 2009 e 2014. No que se refere ao número de turistas por ilha, é de se destacar que as principais ilhas turísticas são a Boavista, o Sal, Santiago e São Vicente, sendo que as outras são consideradas residuais e inexpressivas face ao total.

A procura pelo transporte marítimo de passageiros entre as diversas ilhas do arquipélago é díspar, sobretudo devido às discrepâncias entre a riqueza e a população de cada uma das ilhas, como a seguir se poderá compreender.

Tabela 12: Procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2015-2030

	2015	2020	2025	2030
São Vicente	158 873	175 787	191 845	207 155
Santiago	34 0701	32 363	30 506	28 4789
Sal	4 054	4 889	5 811	6 820
Boavista	2 533	3 662	5 234	7 463
Santo Antão	145 843	137 085	131 213	127 484
Fogo	24 576	18 912	14 672	11 416
São Nicolau	6 578	7 442	8 472	9 705
Maió	6 856	7 808	11 311	25 595
Brava	12 713	12 286	11 877	11 502
Total	396 099	400 234	410 940	435 619

De um modo geral, resulta dos cálculos feitos que a procura pelo transporte marítimo de passageiros irá aumentar no país, prevendo que até 2030 atinja, aproximadamente, os 435 mil passageiros. Para

algumas ilhas, como por exemplo, a ilha de Santiago, apesar da perspectiva de aumento da população, prevê-se uma diminuição do turismo, o que certamente traduzirá numa diminuição, ainda que pouco acentuada, da procura pelo transporte marítimo.

As tabelas 13 a 16 a seguir ilustram a matriz de origem-destino (O/D) da procura pelo transporte marítimo de passageiros para os anos de 2015 a 2030, utilizando, como a base para o cálculo dos passageiros transportados entre as ilhas, a matriz O/D do estudo da Fisher Associates 2011:

Tabela 13: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2015

		Destino									
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	Total
Origem	Santo Antão		144 819	183	200	226	0	415	0	0	145 843
	São Vicente	156 031		1 043	74	0	0	1 015	608	101	158 873
	São Nicolau	710	3 024		0	0	0	2 667	177	0	6 578
	Sal	248	99	0		758	99	1 405	1 345	99	4 054
	Boavista	224	0	0	447		0	1 713	149	0	2 533
	Maio	0	0	0	90	0		6 315	271	181	6 856
	Santiago	611	1 516	1 129	1 799	1 885	6 763		13 317	7 051	34 071
	Fogo	0	1 008	82	1 370	268	314	13 866		7 667	24 576
	Brava	0	133	0	268	0	156	6 156	5 999		12 713
	Total	157 824	150 600	2 437	4 248	3 137	7 333	33 553	21 866	15 099	396 098

Tabela 14: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2020

		Destino									
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	Total
Origem	Santo Antão		136 123	172	188	212	0	390	0	0	137 085
	São Vicente	172 643		1 154	82	0	0	1 123	673	112	175 787
	São Nicolau	803	3 422		0	0	0	3 018	200	0	7 442
	Sal	299	120	0		914	120	1 694	1 622	120	4 889
	Boavista	323	0	0	647		0	2 477	216	0	3 662
	Maio	0	0	0	102	0		7 191	308	206	7 808
	Santiago	581	1 440	1 072	1 708	1 791	6 424		12 650	6 697	32 363
	Fogo	0	776	63	1 054	206	242	10 670		5 900	18 912
	Brava	0	129	0	259	0	151	5 949	5 797		12 285
	Total	174 649	142 009	2 462	4 041	3 123	6 937	32 513	21 466	13 035	400 234

Tabela 15: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2025

		Destino									
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	Total
Origem	Santo Antão		130 292	165	180	203	0	374	0	0	131 213
	São Vicente	188 413		1 260	90	0	0	1 226	735	122	191 845
	São Nicolau	915	3 895		0	0	0	3 435	227	0	8 472
	Sal	355	143	0		1 086	143	2 014	1 928	143	5 811
	Boavista	462	0	0	924		0	3 540	308	0	5 234
	Maio	0	0	0	148	0		10 418	447	299	11 311
	Santiago	547	1 357	1 011	1 610	1 688	6 055		11 924	6 313	30 506
	Fogo	0	602	49	818	160	188	8 278		4 577	14 672
	Brava	0	125	0	251	0	146	5 752	5 604		11 877
	Total	190 692	136 413	2 484	4 021	3 137	6 532	35 036	21 173	11 453	410 940

Tabela 16: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de passageiros por ilha: 2030

		Destino									
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	Total
Origem	Santo Antão		126 589	160	175	197	0	363	0	0	127 484
	São Vicente	203 449		1 360	97	0	0	1 324	793	131	207 155
	São Nicolau	1 048	4 462		0	0	0	3 935	261	0	9 705
	Sal	417	167	0		1 275	167	2 364	2 263	167	6 820
	Boavista	659	0	0	1 318		0	5 047	439	0	7 463
	Maio	0	0	0	335	0		23 573	1 011	676	25 594
	Santiago	511	1 267	944	1 503	1 576	5 653		11 132	5 894	28 479
	Fogo	0	468	38	636	125	146	6 441		3 561	11 416
	Brava	0	121	0	243	0	141	5 570	5 427		11 502
	Total	206 083	133 074	2 502	4 307	3 172	6 108	48 617	21 326	10 430	435 619

Mercadorias

A função da procura pelo transporte de mercadorias é dada pela mesma função utilizada para o caso dos passageiros, diferindo apenas na variável constante. Foram utilizados os mesmos princípios utilizados para o cálculo do transporte de passageiros. Assim sendo, a função específica para a procura pelo transporte marítimo de mercadorias, é dada através da seguinte fórmula:

$$Mercadorias_t = Mercadorias_{2014} \times (1 + \Delta POP_{t-2014})^\alpha \times (1 + \Delta PIB_{t-2014})^\beta$$

Equação 9: Função procura pelo transporte marítimo de mercadorias

Onde:

$Mercadorias_t$ – Toneladas transportadas no período t ;

$Mercadorias_{2014}$ – Toneladas transportadas em 2014 (ano de base para o cálculo). Para a modulação, não foi considerada as mercadorias transportadas do tipo granel líquido;

Coefficientes α e β – Os valores de α e β que otimizam a função da procura pelo transporte marítimo de mercadorias são 2,01 e -0,74 respetivamente.

Assim como se fez para o cálculo da função procura pelo transporte marítimo de passageiros, quanto maior for o PIB e a população da ilha, maior será a da procura pelo transporte marítimo de mercadorias.

Tabela 17: Procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2015-2030

	2015	2020	2025	2030
São Vicente	125 515	138 494	150 760	162 402
Santiago	79 793	76 210	72 240	67 829
Sal	8 037	9 662	11 449	13 402
Boavista	3 498	5 105	7 366	10 606
Santo Antão	34 427	32 366	30 977	30 088
Fogo	11 523	8 974	7 046	5 548
São Nicolau	1 756	1 974	2 232	2 539
Maio	1 931	2 197	3 167	7 086
Brava	3 681	3 557	3 438	3 329
Total	270 161	278 539	288 676	302 828

Através das estimativas feitas acima, projeta-se que a $TCMA_{2015-2030}$ seja de aproximadamente 0,7%, passando das atuais 270 mil toneladas para cerca de 302 mil toneladas em 2030. É importante salientar que estas projeções se baseiam na evolução do crescimento demográfico do país e do nível de produção nacional, consideradas as duas variáveis mais importantes e com significado para determinar esse fator.

À semelhança do já anterior referido as projeções poderão não representar, com a veracidade que seria de esperar, aquilo que poderá ser a realidade, como é aliás natural em qualquer projeção e mais ainda tendo em conta a qualidade dos dados de partida. As tabelas 14 a 17 ilustram a matriz origem-destino (O/D) da procura pelo transporte marítimo de mercadorias para os anos de 2015 a 2030.

Tabela 18: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2015

		Destino									Total
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	
Origem	Santo Antão		34 427	0	0	0	0	0	0	0	34 427
	São Vicente	73 087		14 838	15 263	2 493	72	17 741	1 850	172	125 515
	São Nicolau	0	1 756		0	0	0	0	0	0	1 756
	Sal	0	3 353	0		60	0	4 023	0	602	8 037
	Boavista	0	895	0	563		0	2 040	0	0	3 498
	Maio	0	0	0	0	0		1 931	0	0	1 931
	Santiago	4 238	11 170	5 731	11 614	11 450	10 443		19 264	5 885	79 793
	Fogo	0	976	0	0	0	0	10 547		0	11 523
	Brava	0	175	0	0	0	0	3 506	0		3 681
	Total	77 324	52 752	20 568	27 439	14 003	10 515	39 787	21 114	6 658	270 161

Tabela 19: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2020

		Destino									Total
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	
Origem	Santo Antão		32 366	0	0	0	0	0	0	0	32 366
	São Vicente	80 645		16 372	16 842	2 750	80	19 575	2 041	189	138 494
	São Nicolau	0	1 974		0	0	0	0	0	0	1 974
	Sal	0	4 031	0		72	0	4 836	0	723	9 662
	Boavista	0	1 306	0	821		0	2 977	0	0	5 105
	Maio	0	0	0	0	0		2 197	0	0	2 197
	Santiago	4 047	10 668	5 473	11 092	10 936	9 974		18 399	5 621	76 210
	Fogo	0	760	0	0	0	0	8 214		0	8 974
	Brava	0	169	0	0	0	0	3 387	0		3 557
	Total	84 692	51 274	21 845	28 755	13 759	10 054	41 187	20 440	6 533	278 539

Tabela 20: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2025

		Destino									
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	Total
Origem	Santo Antão		30 977	0	0	0	0	0	0	0	30 977
	São Vicente	87 787		17 822	18 333	2 994	87	21 309	2 222	206	150 760
	São Nicolau	0	2 232		0	0	0	0	0	0	2 232
	Sal	0	4 776	0		86	0	5 731	0	857	11 449
	Boavista	0	1 885	0	1 185		0	4 296	0	0	7 366
	Maio	0	0	0	0	0		3 167	0	0	3 167
	Santiago	3 836	10 112	5 188	10 514	10 366	9 454		17 440	5 328	72 240
	Fogo	0	597	0	0	0	0	6 449		0	7 046
	Brava	0	164	0	0	0	0	3 274	0		3 438
	Total	91 623	50 743	23 010	30 032	13 446	9 541	44 227	19 663	6 391	288 676

Tabela 21: Matriz O/D da procura do transporte marítimo de mercadorias por ilha: toneladas, 2030

		Destino									
		Santo Antão	São Vicente	São Nicolau	Sal	Boavista	Maio	Santiago	Fogo	Brava	Total
Origem	Santo Antão		30 088	0	0	0	0	0	0	0	30 088
	São Vicente	94 566		19 198	19 749	3 225	94	22 954	2 394	222	162 402
	São Nicolau	0	2 539		0	0	0	0	0	0	2 539
	Sal	0	5 591	0		100	0	6 708	0	1 003	13 402
	Boavista	0	2 714	0	1 706		0	6 186	0	0	10 606
	Maio	0	0	0	0	0		7 086	0	0	7 086
	Santiago	3 602	9 495	4 871	9 872	9 733	8 877		16 375	5 003	67 829
	Fogo	0	470	0	0	0	0	5 078		0	5 548
	Brava	0	159	0	0	0	0	3 171	0		3 329
	Total	98 168	51 055	24 070	31 327	13 059	8 971	51 182	18 769	6 228	302 828

As projeções aqui efetuadas deverão ser utilizadas para se determinar a projeção das necessidades futuras de cada uma das ilhas e, conseqüentemente, para se determinar as rotas comerciais e as deficitárias. Deve-se salientar aqui, que as projeções deverão ser efetuadas com base em dados cronológicos mais alargadas e mais fiáveis, dado que, o estabelecimento de conexões marítimas, fiáveis e regulares, entre as ilhas, constitui um importante passo para o desenvolvimento do país. Desta forma, os dados aqui utilizados devem ser compreendidos exclusivamente como sendo uma aplicação para ilustrar o funcionamento do modelo aqui proposto.

Para a determinação da indemnização compensatória recorre-se a aplicação de regras simples de cálculo, utilizando as projeções aqui feitas e as contas de exploração específicas por rota, para a definição de um valor justo para os ganhos que deverão ter os concessionários, e que deverá permitir concluir-se para um valor, também justo, da indemnização que deverá ser atribuída por cada rota deficitária.

A Concessão

Finalmente, chegamos à concessão do serviço público. Para a sua atribuição, nos termos legais, o Estado recorre-se à elaboração do concurso público. A AMP, enquanto organismo regulador, deverá elaborar os termos do contrato de concessão a assinar com a(s) empresa(s) concessionária(s), vencedora(s) do concurso, devendo nela incluir, para além da OSP, o valor da indemnização compensatória, os termos das cobranças, a qualidade do serviço a prestar, as métricas e os KPIs a serem utilizados, as penalizações pelo incumprimento e responsabilidades do prestador do serviço em caso de interrupção ou incapacidade de prestar o serviço, entre outras especificações.

Chegados a este ponto, cremos ter criado aqui um modelo de regulação para o serviço de transporte marítimo de cabotagem, que responde às necessidades do país, que responde às necessidades de melhoria das condições de vida dos seus habitantes, que potencia o desenvolvimento socioeconómico de cada uma das ilhas e do país e que, globalmente, integra o país.

Crê-se assim ter cumprido o objetivo e missão desta dissertação. Sobretudo, crê-se ter contribuído para a criação de um sistema regulado de transporte marítimo de cabotagem entre as ilhas de Cabo Verde, que satisfaça as necessidades das suas diversas populações, independentemente da sua condição económica e social.

7. Conclusões

7.1. Síntese Conclusiva

O presente trabalho de investigação resulta da necessidade de reformular o atual modelo de regulação do serviço de transporte marítimo em Cabo Verde, dado que, o sistema em vigor não serve às suas populações e não assegura as condições necessárias para o desenvolvimento económico e social de que o país necessita. O serviço de transporte marítimo atualmente existente é irregular e pouco fiável, e não garante a coesão e a equidade social necessárias para o desenvolvimento do País. Pretendeu-se assim, com este trabalho elaborar uma proposta de modelo de regulação a ser adotado no país, tendo em consideração as dificuldades que enfrenta, bem como a obrigação constitucional do Estado de Cabo Verde de garantir a ligação de todas as ilhas, mesmo quando as rotas são deficitárias, pouco rentáveis e pouco atrativas para o sector privado.

A liberalização do mercado, que ocorreu no início deste século, trouxe novos desafios para o mercado de Cabo Verde, com a retirada do Estado da prestação e gestão do serviço de transporte marítimo, que passaram a ser desempenhadas pelo sector privado. Com isto, surgiu a necessidade da criação de uma entidade reguladora independente, com competências próprias, que respondesse às questões levantadas pelas empresas prestadoras do serviço e pelos utilizadores. A AMP assume esse papel, de regulação técnica e económica, de supervisionamento e de regulamentação do sector marítimo portuário.

Da revisão bibliográfica aqui feita, concluiu-se que os principais métodos de regulação são a RTR e a RID. Da análise feita, às vantagens e desvantagens de cada um dos métodos referidos, e à realidade que vive o país atualmente, concluiu-se pela utilização do método de RID, a RLP. A principal vantagem neste caso é que a RLP permite a fixação de um tecto máximo de preços e tarifas que uma entidade regulada pode aplicar durante um período de tempo definido e acordado e que, geralmente, varia entre os 3 e os 6 anos. Julga-se que esta é uma condição essencial para proporcionar maior incentivo à eficiência e à inovação requeridas às entidades reguladas, através da redução de custos de operação.

O trabalho foi efetuado recorrendo à análise comparativa com modelos implementados em geografias similares à de Cabo Verde, como são os dois casos das ilhas dos Açores e das ilhas Canárias. Sendo um modelo já testado nessas latitudes, e pelas similitudes existentes, como demonstrado no texto, o modelo irá permitir a Cabo Verde adotar uma regulação que trará vantagens para a sua economia e para a sua população em geral, que seja propiciadora do desenvolvimento das ilhas e do país.

Crê-se assim, que este modelo de regulação proposto para Cabo Verde, considerando as suas limitações e dificuldades, irá propiciar ao país um desenvolvimento mais acelerado e mais harmonioso entre as suas populações.

O modelo de regulação económica e social nas suas principais vertentes, consiste em:

Obrigações de Serviço Público

O estabelecimento das OSP passa por garantir a universalidade, continuidade, equidade e frequência do serviço de transporte marítimo de cabotagem. A definição e revisão das rotas deficitárias é da responsabilidade da AMP, cuja periodicidade inicial proposta é de 3 anos. A atribuição da concessão para a prestação do serviço de transporte marítimo nas rotas deficitárias é feita através de um concurso público, que adjudicará à empresa vencedora a exclusividade da prestação do serviço nessas rotas, tendo como limite mínimo três anos e como máximo seis anos. É atribuída a cada rota deficitária uma indemnização compensatória, com base na conta de exploração, apresentada pela concessionária por atividade, com o objetivo de garantir que o subsídio não será utilizado em rotas economicamente viáveis.

Controlo da Qualidade

O controlo da qualidade do serviço prestado tem por objetivo dar ao cidadão utilizador determinadas garantias de que o serviço é prestado nos termos em que foi contratado e em condições desejáveis pelos utentes. Os caminhos a seguir para o controlo da qualidade, os índices mínimos de qualidade do serviço que deverão ser respeitados e as sanções que a concessionária ficará sujeita por mau desempenho deverão constar no contrato de concessão para a prestação do serviço. Os índices mínimos são mensurados através de indicadores de desempenho.

Todas as empresas inscritas na AMP, independentemente do seu regime, deverão ser obrigadas a enviar relatórios trimestrais sobre o serviço prestado. O *template* do relatório trimestral deve ser estandardizado e fornecido pela AMP, trimestralmente, estimulando assim, o envio dos relatórios por parte das empresas no prazo estabelecido para a sua entrega. A AMP deve publicar, em períodos estabelecidos, estatísticas do desempenho do serviço prestado pelas diversas empresas, com especial destaque para os de OSP.

Estabelecimento de Preços e Tarifas

O estabelecimento de preços e tarifas, e o respetivo controlo é importante, particularmente nas rotas deficitárias. Assim sendo, foi proposto a utilização do método de RLP, também conhecido por IPC – X, sendo estas, as duas principais variáveis para o seu cálculo. A metodologia proposta para a determinação do fator X é o PTF, através do índice Törnqvist, dado que permite o cálculo do valor sem recorrer a técnicas de *benchmarking*, impossíveis neste momento em Cabo Verde dado a escassez de informação existente. A revisão do preço e tarifa deverá ser feita a cada 3 anos, ou extraordinariamente, sempre que se justificar, caso sejam identificadas alterações significativas nas condições económicas do país, risco do negócio, ou ainda na qualidade das informações disponíveis sobre o mercado e que podem justificar a sua antecipação.

7.2. Limitações

Após a conclusão da presente dissertação importa referir a limitação mais importante encontrada no decorrer da sua elaboração, estando a principal ligada a disponibilidade e qualidade de dados

estatísticos para o sector de transporte marítimo, que possam ser considerados úteis para um exercício igual ao aqui apresentado. Cabo Verde possui um sistema estatístico bom em diversas áreas, mas ainda muito precário ou mesmo inexistente quando se refere ao transporte marítimo de cargas e passageiros inter-ilhas. Nota-se, que por razões aduaneiras, as entradas e saídas internacionais estão disponíveis.

Por esse facto, valores obtidos para o cálculo da procura pelo transporte marítimo de passageiros e mercadorias, efetuados com base em TCMA de anos anteriores, poderão não corresponder à realidade, pelo que, se acautela a sua utilização.

É, desta forma, imperativo a criação de uma base de dados de informação relativa ao transporte marítimo e outros sectores, para uma melhor análise da situação atual do país e projeção do mesmo no curto-médio prazo. Pelo papel que desempenha o sector do transporte marítimo, no desenvolvimento económico e social do país, as autoridades devem, com urgência, trabalhar no sentido da implementação de um sistema estatístico para esta área e colmatar, assim as deficiências existentes.

7.3. Desenvolvimentos Futuros

Por último, é importante salientar a necessidade de uma investigação mais aprofundada sobre a regulação do serviço de transporte marítimo em Cabo Verde, dado que, o mesmo se encontra ainda numa fase embrionária e pouco desenvolvida. É importante aferir e identificar melhor as *nuances*, problemas e as possíveis oportunidades que o sector poderá trazer para o desenvolvimento do país. Atualmente não existe uma base de dados de informação compilada sobre o sector de transporte marítimo, o que é aconselhável para estudos futuros e mais aprofundados. Na inexistência dos dados necessários, recomenda-se o recurso a instrumentos como sondagens e outras formas de avaliação do mercado, para melhor se aferir e determinar o ponto de partida e projetar o futuro. Os utilizadores, nomeadamente os agentes económicos estarão certamente posicionados para fornecer informações mais fidedignas e realistas sobre a atual situação do sector.

Igualmente, constata-se a necessidade de elaboração de um estudo para a determinação do fator X do método de RLP. O cálculo do mesmo é de extrema importância, dado que, caso não seja efetuado de forma correta, poderá levar a que os preços e as tarifas a serem estabelecidos possam ter um resultado adverso daquele pretendido e tender para uma condição de monopólio ou, ainda, inviabilizar a rentabilidade económica das empresas concessionárias através da redução do lucro.

Outra sugestão, e que não foi objeto de tratamento nesta análise, mas que de outra forma seria importante, é o estudo da intermodalidade entre os diferentes tipos de transporte. Atualmente, não existem condições, quer de espaços quer de equipamentos apropriados para a troca ou conexão entre os transportes marítimo e aéreo. A inexistência dessa intermodalidade (entre o transporte aéreo e marítimo) compromete o desenvolvimento e a fluidez turística que poderia ser normal, já que é considerado um dos principais motores da economia do país. Sem isso, fica prejudicado o desenvolvimento da economia do país e a melhoria da condição social dos habitantes.

Bibliografia

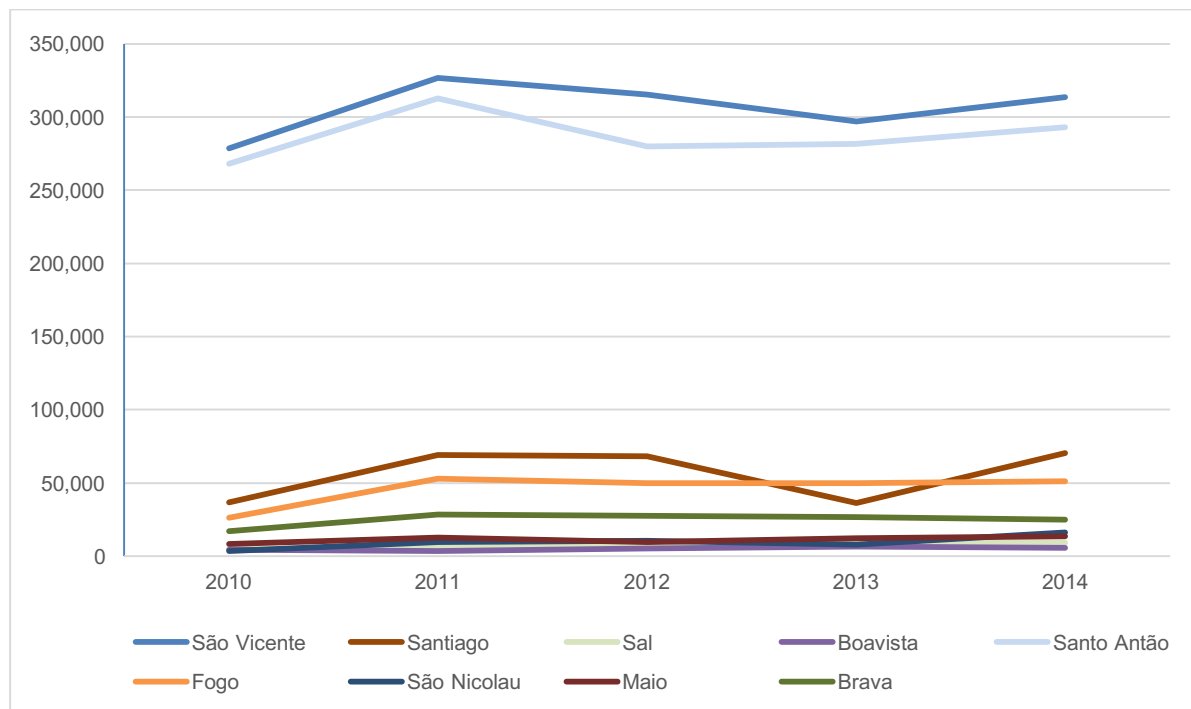
- Agência de Aviação Civil. (2007). Mensagem do Presidente. Acedido no dia 14 de fevereiro de 2013, retirado de <http://www.aac.cv/content/view/15/44/>
- Açoriano Oriental. (2013). Obrigações de serviço público do transporte marítimo dos Açores concluídas no final de 2013. Acedido no dia 5 de junho de 2014, retirado de <http://www.acorianooriental.pt/noticia/obrigacoes-de-servico-publico-do-transporte-maritimo-dos-aco-res-concluidas-no-final-de-2013>
- Afrol News. (2006). South African Airways deixa Cabo Verde. Praia. Acedido no dia 25 de fevereiro de 2013, retirado de <http://www.afrol.com/articles/20006>
- Agência de Regulação Económica. (2008a). Apresentação. Acedido no dia 29 de abril, retirado de http://www.are.cv/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=48
- Agência de Regulação Económica. (2008b). Regulação de Energia na CPLP e Constituição da Associação de Reguladores. Lisboa.
- Agência de Regulação Económica. (2009). Apresentação - Transporte Urbano Colectivo de Passageiros. Acedido no dia 12 de abril de 2013, retirado de http://www.are.cv/index.php?option=com_content&task=view&id=118
- Banitez, D. A., & Briceño-Garmendia, C. M. (2011). *Cape Verde's Infrastructure: A Continental Perspective*.
- Button, K. (2010). *Transport Economics* (3 rd.). Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited.
- Chapman, L. (2007). Transport and climate change : a review. *Journal of Transport Geography*, 15, 354–367.
- Comissão aprova financiamento para o transporte marítimo inter-ilhas nos Açores. (2010). Acedido no dia 1 de agosto de 2013, retirado de http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1162_pt.htm?locale=en
- Cabo Verde Fast Ferry S.A. (2012). *Relatório & Contas*. Praia.
- Cabo Verde Fast Ferry S.A. (2013). *Relatório & Contas*. Praia.
- Cabo Verde Fast Ferry S.A. (2014). *Relatório & Contas*. Praia.
- De Aragão, A. S., Mueller, B., Fernández, C. G., Mattos, C., de Mello, D. R., Macrae, D., ... Cruz, V. (2009). *Regulação e Agências Reguladoras Governança e Análise de Impacto Regulatório* (1ª edição.). Brasília.
- DGPOG. (2008). *Plano Estratégico De Transportes 2008 - 2011*.
- Docherty, I., Shaw, J., & Gather, M. (2004). State intervention in contemporary transport. *Journal of Transport Geography*, 12(4), 257–264.
- El-Fadel, M., & Boud-Zeid, E. (1999). Transportation GHG emissions in developing countries . The case of Lebanon, 4.
- Enapor. (2008). ESTATUTOS DA EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS, SOCIEDADE ANÓNIMA – ENAPOR, S.A. Acedido no dia 23 de março de 2013, retirado de http://www.enapor.cv/portal/v10/PT/asp/empresa/index.aspx?id_linha=396&ms=0-0-4

- Estache, A. (1999). *Privatization and Regulation Of Transport Infrastructure In The 1990s: Successes...And Bugs To Fix The Next Millennium* (Vol. 1).
- Fisher Associates. (2011). *Republic of Cape Verde Inter-Island Transport Study*.
- Glass, V., Stefanova, S., & Sysuyev, R. (2013). Pooling, a missing element in the rate of return and price cap regulation debate: A comparison of alternative regulatory regimes. *Information Economics and Policy*, 25(1), 1–17.
- Governo dos Açores. (n.d.). Governo cria a Portos dos Açores. Acedido no dia 25 de maio de 2013, retirado de <http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/pgra/destaques/Governo+cria+a+Portos+dos+A%C3%A7ores.htm?lang=pt&area=ct>
- Governo dos Açores. (2014). *Plano Integrado dos Transportes*.
- Greene, D. L., & Wegener, M. (1997). Sustainable transport. *Journal of Transport Geography*, 5(3), 177–190.
- INE. (2013). *Projeções Demográficas de Cabo Verde 2010-2030*.
- Janelle, D. G., & Beuthe, M. (1997). Globalization and research issues in transportation. *Journal of Transport Geography*, 5(3), 199–206.
- Jornal Açores 9. (2014). Fusão da Transmaçor e Atlânticoline é uma das prioridades do Governo. Retrieved from <http://www.jornalacores9.net/regional/fusao-da-transmacor-e-atlanticoline-e-uma-das-prioridades-do-governo-dos-acoresh/>
- Liston, C. (1993). Price-Cap versus Rate-of-Return Regulation. *Journal of Regulatory Economics*, 5(1), 25–48.
- Marques, R. C. (2005). *Regulação de Serviços Públicos*. (M. Robalo, Ed.) (1 st.). Lisboa: Edições Sílabos.
- Ministério da Reforma do Estado. (2009). Concept Paper Regulação. Acedido no dia 29 de abril de 2013, retirado de <http://www.reformadoestado.gov.cv/index.php?Itemid=305>
- Ministério das Finanças e do Planeamento. (2012). *Proposta de Orçamento do Estado para 2013*.
- Nigra, S. M. O. (2010). *A Eficiência no Sector Portuário Aplicação de Técnicas Não Paramétricas*. Instituto Superior Técnico.
- OECD. (2010). *Reducing transport greenhouse gas emissions*.
- Ondrej, M., & Jiri, H. (2012). Total Factor Productivity Approach in Competitive and Regulated World. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 57, 223–230.
- Pereira, P. T. (1997). A teoria da escolha pública (public choice): uma abordagem neoliberal? Acedido no dia 5 de maio de 2013, retirado de <http://www.jstor.org/stable/41011271>
- Ribeiro, K., Kobayashi, S., Beuthe, M., Gasca, J., Greene, D., Lee, D. S., ... Kingdom, U. (2007). *Transport and Its Infrastructure*. New York.
- Rodrigue, J.-P. (2006). Transport geography should follow the freight. *Journal of Transport Geography*, 14(5), 386–388.

- Soares, J. F. (2007). *Teorias Económicas de Regulação - Grupos de interesse, procura de renda e aprisionamento*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Train, K. E. (1991). *Optimal Regulation: The Economic Theory of Natural Monopoly*. Londres.
- Trujillo, L., & Nombela, G. (1999). *Privatization and Regulation of the Seaport Industry*. Las Palmas de Gran Canaria.
- UNITED NATIONS. (2012). *United Nations Review of Maritime Transport 2012*. New York and Geneva: UNITED NATIONS PUBLICATION.
- Verhoeven, P. (2010). A review of port authority functions: towards a renaissance? *Maritime Policy & Management*, 37(3), 247–270.
- World Bank. (1972). *Transportation Sector*.
- World Bank. (2000). *Privatization and Regulation of Transport Infrastructure: Guidelines for Policymakers and Regulators*. (A. Estache & G. de Rus, Eds.). Washington DC.
- World Bank. (2005). *Transport Business Strategy*. Washington DC.
- World Bank. (2007). Alternative Port Management Structures and Ownership Models. In *Port Reform Toolkit* (2 nd., pp. 69–130).
- Yatchew, A. (2001, January). Incentive Regulation of Distributing Utilities Using Yardstick Competition. *The Electricity Journal*.

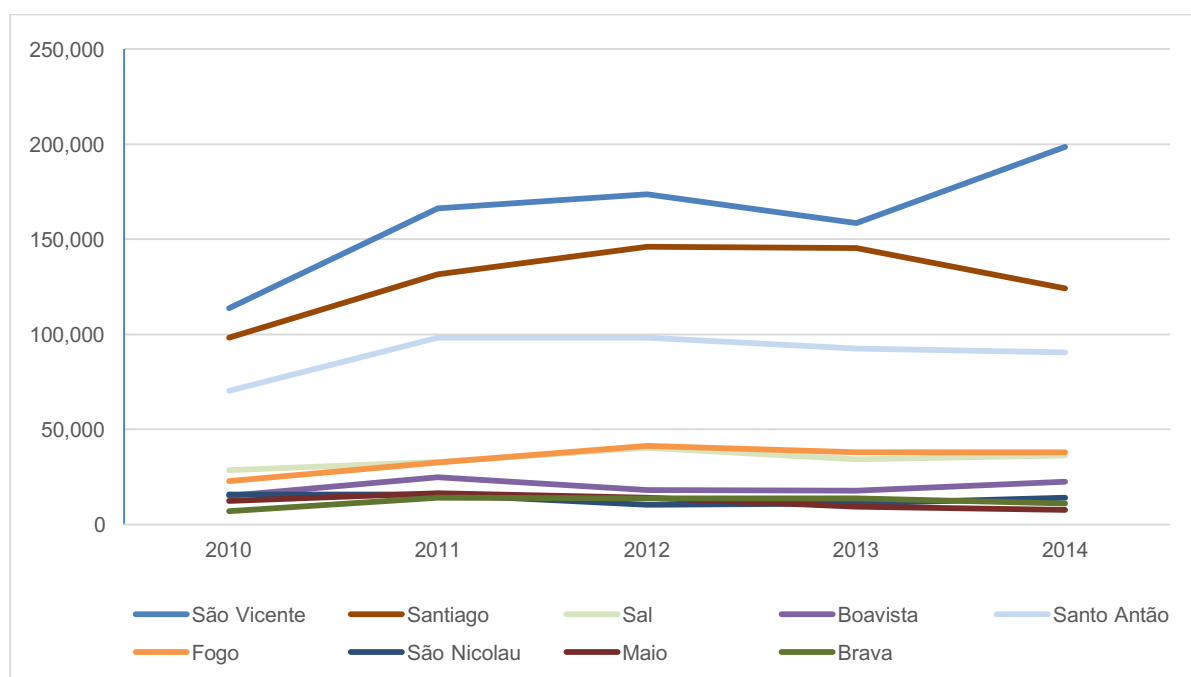
Anexos

Anexo 1: Evolução do Tráfego de Passageiros entre 2010 e 2014



Fonte: Enapor

Anexo 2: Evolução do Tráfego de Mercadorias (toneladas) entre 2010 e 2014



Fonte: Enapor

Anexo 3: Demonstração de Resultados da CVFF entre 2011 e 2014 (milhares de ECV)

	2011	2012	2013	2014
Vendas e prestações de serviços	167 718	211 865	242 935	394 965
Subsídios à exploração	40 000	30 000	15 000	10 000
Gasto com mercadorias vendidas e matérias consumidas	-1 358	-1 679	-1 496	-1 320
Resultado operacional bruto	206 360	240 186	256 439	403 645
FSE	-160 958,	-149 503	-143 776	-222 083
Valor acrescentado bruto	45 402	90 683	112 663	181 562
Gastos com pessoal	-65 757	-68 570	-66 859	-74 977
Imparidades de dívidas a receber (perdas/reversões)	-	-	-922	164
Outros rendimentos e ganhos	792	182	40 214	573
Outros gastos e perdas	-4 498	-830	-3 698	-6 064
Resultado antes de depreciações, amortizações	-24 061	21 465	81 398	101 258
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	-53 407	-54 219	-54 185	-96 552
Perdas de Financiamento	-	-	-	-
Resultado operacional	-77 468	-32 754	27 213	4 706
Juros e ganhos similares obtidos	47	25,	-	576
Juros e perdas similares suportadas	-122 924	-164 151	-154 130	-153 546
Resultado antes de impostos	-200 345	-196 880	-126 917	-148 264
Imposto sobre o rendimento do período	-	-	-	-
Resultado líquido do período	-200 345	-196 880	-126 917	-148 264

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014

Anexo 4: Balanço da CVFF entre 2011 e 2014 (milhares de ECV)

	2011	2012	2013	2014
Ativo corrente	29 343,	27 454	103 661	46 936
Ativo não corrente	1 427 800	1 685 742	1 769 146	1 783 416
Ativo Total	1 457 143	1 713 196	1 872 807	1 830 352
Capital realizado	10 000	51 492	110 000	110 000
Prestações suplementares	29 054	1 470	22 962	22 962
Resultados transitados	27 652	-227 997	-424 878	-551 794
Resultado líquido	-200 354	-371 915	-126 916	-148 263
Capital Próprio	-133 648	-546 950	-418 832	-567 095
Passivo corrente	179 113	593 869	440 015	521 958
Passivo não corrente	1 466 973	1 491 243	1 851 624	1 875 489
Passivo Total	1 646 086	2 085 112	2 291 639	2 397 447

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014

Anexo 5: Taxa de inflação, IPC e IPC – transportes, entre 2010 e 2014

	Taxa de Inflação	IPC	IPC (Transporte)
2010	2,10%	111,7	107,5
2011	4,50%	115,7	114,1
2012	2,50%	120,5	117,3
2013	1,50%	120,6	112,9
2014	-0,20%	120,1	110,4

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014

Anexo 6: Movimentação de mercadorias nas ligações efetuadas pela CVFF, entre 2011 e 2014 (toneladas)

	2011	2012	2013	2014
Brava - Fogo	494	862	1 398	1 475
Brava - Praia	839	1 411	2 026	2 023
Fogo - Praia	3 050	6 597	6 348	8 004
Praia - Fogo	6 025	10 191	8 833	9 771
Praia - Brava	2 248	3 562	2 969	2 444
Fogo - Brava	684	1 771	2 232	2 264
Total	13 340	24 394	23 806	25 981

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014

Anexo 7: Movimentação de passageiros nas ligações efetuadas pela CVFF, entre 2011 e 2014

	2011	2012	2013	2014
Brava - Fogo	9 237	9 643	8 495	8 317
Brava - Praia	5 038	4 899	4 450	3 978
Fogo - Praia	16 475	17 014	17 419	17 752
Praia - Fogo	15 346	16 844	16 540	16 677
Praia - Brava	5 040	4 555	4 251	3 814
Fogo - Brava	9 058	9 379	8 337	7 940
Total	60 194	62 334	59 492	58 478

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014

Anexo 8: Número de ligações efetuadas pela CVFF, entre 2011 e 2014

	2011	2012	2013	2014
Brava - Fogo	284	249	256	264
Brava - Praia	224	213	185	183
Fogo - Praia	226	215	186	182
Praia - Fogo	224	213	186	183
Praia - Brava	226	215	185	181
Fogo - Brava	284	249	256	240
Total	1 468	1 354	1 254	1 233

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014

Anexo 9: Número de recursos humanos existentes na CVFF, entre 2011 e 2014

	2011	2012	2013	2014
Administração	5	5	6	6
Operacional / Agências	11	13	12	19
Unidades Marítimas	14	14	12	20
Total	30	32	30	45

Fonte: Relatório e contas CVFF 2012, 2013 e 2014