

INFRAESTRUTURAS E TRANSPORTES
POLITICA DO SECTOR

INDICE

1. ENQUADRAMENTO E BASES
2. ORIENTAÇÕES
3. IMPLEMENTAÇÃO: ACTORES DO SECTOR
4. PROGRAMA DE INVESTIMENTOS
5. INSTRUMENTOS E ENQUADRAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO

1. ENQUADRAMENTO E BASES

O Ministério das Infraestruturas e Transportes abrange, para além das duas áreas que lhe dão o nome, a do ordenamento do território e ambiente, o que permite definir de forma coerente a política de infraestruturas e transportes em função das directrizes que decorrem da lógica do planeamento territorial assumida.

Pela política definida por este Ministério, se promove ou enquadra a maior parte da construção civil, e que compreende:

- obras públicas
- infraestruturas de transportes
- saneamento básico
- equipamentos colectivos
- habitação social
- obras particulares (habitação/comercio/industria)

São sectores com lógicas muito diferentes, mas que têm no entanto em comum, para além das complementaridades (estradas/portos/aeroportos e transportes, por exemplo) e da utilização de tecnologias similares (construção em geral), o facto de não constituírem um fim em si, antes serem uma condição prévia para o desenvolvimento de outros sectores. As infraestruturas são uma condição necessária para o desenvolvimento económico, mas não são condição suficiente.

As decisões de criar infraestruturas têm de ser enquadradas por uma concepção prévia de organização do espaço, o que implica arbitragens por exemplo entre a opção desconcentradora, que tende a levar a todo o lado os equipamentos colectivos, e a opção pela definição pragmática de uma hierarquização urbana tendo em conta os recursos limitados e uma previsão realística das oportunidades do desenvolvimento de actividades económicas, sem recorrer a uma política intervencionista, normalmente de pouca eficácia, mas utilizando incentivos e instrumentos reguladores. Importa ponderar a probabilidade de verificação das outras condições que em conjunto potenciam o crescimento

económico e a melhoria da qualidade de vida, ou seja o desenvolvimento.

Destes aspectos conceptuais importa reter uma ideia muito clara, pois eles são fundamentais na definição e articulação das políticas macroeconómicas e das políticas sectoriais nos diversos documentos de política económica que orientam a acção do Governo.

A melhoria das condições de vida das actuais gerações, uma das linhas de força do Programa do Governo, passa por duas linhas fundamentais:

- a integração do espaço nacional
- a inserção de Cabo Verde no mercado regional e internacional, isto é, não como país periférico, mas sim desempenhando um papel activo nessa interacção.

A responsabilidade que cabe às Infraestruturas e Transportes nestas linhas de acção é determinante. Porque a população residente se reparte de modo desigual por nove ilhas que têm níveis de desenvolvimento diferente, porque o Governo afirma a determinação de acabar com as ilhas de primeira e de segunda, e porque os recursos são escassos para assegurar em cada local os equipamentos colectivos a que toda a população tem direito, o ordenamento do território assume importância vital.

Há que definir regiões integradas, a partir de estudos que mostrem claramente as complementaridades e afinidades regionais, e a partir daí promover as formas necessárias de integração do espaço, o que passa pela melhoria geral da acessibilidade.

Só assim é possível dar conteúdo à orientação governamental de desenvolver o mercado interno, permitindo a circulação eficiente das mercadorias do produtor para o consumidor local, beneficiando-se da especialização em função das vantagens comparativas. Circulação intra-regional (dentro de grupos integrados de ilhas) fluida de pessoas e bens, mas necessariamente também inter-regional (entre grupos de ilhas), como caminho para a integração plena do espaço nacional e portanto para a estruturação de um mercado interno.

A estruturação do espaço passa pela definição de cenários de:

- hierarquização de centros urbanos
- distribuição de actividades económicas e da população activa
- respectivas necessidades de equipamentos colectivos

A estruturação do espaço, bem como os projectos de infraestruturas, deverão, na sua concepção, tomar em conta os aspectos relativos ao ambiente por forma a garantir os necessários equilíbrios do eco-sistema, já de si frágeis, bem como os impactos sociais, de acordo com a consciência crescente que destes problemas a sociedade internacional vai adquirindo e que o Governo está decidido a promover.

Esta orientação poderá traduzir-se, aquando do desenho de projectos de investimentos em infraestruturas, num acréscimo dos custos, que no entanto a prazo irá compensar os custos externos decorrentes de impactos ambientais e sociais não devidamente acautelados.

O ordenamento do território resultante impoe uma política de transportes e infraestruturas adequada, que será exposta no ponto seguinte, e cuja materialização em termos de projectos e investimentos será tratada no ponto 4.

No sentido de potenciar os investimentos e esforços do sector de transportes e infraestruturas e para garantir que os planos de investimentos correspondem com máxima eficácia aos conceitos de ordenamento do território definidos, importa desenvolver e aperfeiçoar permanente mente os planos e instrumentos de gestão do espaço nos vários níveis (nacional, regional, local) e para os espaços urbanos e rurais.

Estas acções significam investimentos ligeiros (ver ponto 4.1) mas requerem uma adequação dos quadros da administração pública a estas tarefas e a utilização mais intensiva de meios privados especializados (sociedades de desenvolvimento, gabinetes de estudos, etc.) para complementar e potenciar a actuação do sector público que não é, por si só, capaz de responder com eficácia a estas exigências.

Nesse sentido a formação e informação dos agentes intervenientes no ordenamento do território tem um grande significado; na verdade, num país onde a autoconstrução e/ou promoção directa da habitação tem, necessariamente, um peso muito grande, "toda a população faz", no fundo, ordenamento do território. E para que isto aconteça, não bastam leis e medidas coercivas. É necessário que a população e os empreendedores percebam a importância de um desenvolvimento ordenado que conduza a uma qualidade de vida e do ambiente desejados.

2. ORIENTACOES

2.1 Transportes e infraestruturas de transporte

Em grandes linhas, as vocações de cada modo de transporte as infraestruturas necessárias e as respectivas articulações e complementaridades são definidas como se segue:

TRANSPORTES INTRA E INTER-REGIONAIS:

- O transporte terrestre é em Cabo Verde por excelência o transporte local em cada ilha, permitindo o desencrave de populações, a recolha/ distribuição em relação aos vários centros de produção/consumo, e o acesso de pessoas e mercadorias às redes intra e inter-regionais. Daí a necessidade de intensificar o esforço de construção e manutenção de estradas.

- O transporte marítimo deverá desempenhar um papel importante nas regiões, quando estas abrangerem várias ilhas. Neste caso, os transportes terrestres e marítimos estarão articulados, definindo-se claramente os "interfaces" rodo-marítimos -promoção da criação de terminais de camionagem e de transporte público de passageiros junto aos portos. A eficácia destes interfaces poderá ser aumentada com a introdução de técnicas adequadas a nível portuário, nomeadamente pela utilização de navios ro-ro, e das adaptações das infraestruturas portuárias a este sistema.

Também no inter-regional, dada a natureza das deslocações em que o tempo de transporte não é geralmente uma variável fundamental, o transporte marítimo é a forma mais eficiente de assegurar a circulação. Para tal será necessário não só dispor-se de

frota adequada como ainda de terminais de carga e passageiros com boas condições de operacionalidade e comodidade, para além dos já referidos interfaces, agora inter-regional/intra-regional.

Importante se torna, neste quadro, melhorar a infraestrutura portuária existente, reforçando a política de construção e recuperação dos portos regionais, que deverão ser seguros e operacionais, melhorar a operacionalidade dos inter-regionais, e definir uma política de frota marítima que permita com o mínimo de investimentos dispor de navios adequados ao mar de Cabo Verde e aos diferentes serviços para que se destinam -passageiros e/ou carga, regionais e/ou inter-regionais.

- O transporte aéreo tem claramente vocação inter-regional, e deve satisfazer uma procura muito específica - aquela para quem o tempo tem valor económico. Neste quadro é uma actividade comercial pura e as suas tarifas deverão reflectir os custos reais. É a partir da determinação da procura a satisfazer e das perspectivas de evolução de tal procura face a um tarifário correcto que uma política de frota pode ser definida.

A política de infraestruturas e transportes pressupõe uma política de ordenamento do território, em que a opção equipamentos colectivos concentrados versus desconcentrados seja económica e socialmente avaliada; dos benefícios da opção pela concentração regional decorrerá a quantidade de recursos que a economia nacional pode dispor para melhorar a rede de infraestruturas e de transportes, que resultará de uma análise das matrizes de origem (passageiros e mercadorias), das vocações de cada modo, das suas complementaridades, e da respectiva adequação de frotas.

TRANSPORTES INTERNACIONAIS

No que se refere à inserção de Cabo Verde no mercado internacional pela forma que o Governo está determinado a prosseguir, compete aos transportes e respectivas infraestruturas um papel de viabilizador.

A localização de Cabo Verde, junto de um dos nós mais densos da navegação comercial internacional, potencia a prestação de serviços à navegação e mesmo o transbordo

de mercadorias ("trans-shipment"), desde que sejam criadas as condições que tornem as operações em Cabo Verde competitivas em relação aos concorrentes mais próximos. E tais condições passam por um Porto Grande eficiente.

Por outro lado a dependência externa, a existência de uma grande comunidade emigrada, e uma afluência de turistas que se quer crescente, traduzem-se num fluxo de pessoas e mercadorias que deverá ser assegurado em condições de maior eficiência. Põe-se portanto, e de novo, o problema da racionalidade e operacionalidade dos portos e aeroportos internacionais, bem como o dimensionamento e eficiência das transportadoras aérea e marítimas

Quanto aos transportes aéreos internacionais, trata-se de uma questão importante para a estratégia de inserção de Cabo Verde no mercado internacional. Duas linhas de orientação fundamentais serão prosseguidas:

- maximizar a atractividade do Sal como escala de transportadoras internacionais, o que passa pela melhoria da qualidade dos serviços prestados;
- aumentar a agressividade, operacionalidade e rendibilidade da transportadora aérea nacional na sua vertente internacional, o que passará pela busca de um parceiro para participar no capital social que traga know-how e novos mercados, sem comprometer a prestação de serviço interno de acordo com as orientações definidas no ponto anterior.

A questão do interface entre os transportes internacionais e a rede de distribuição interna é um factor crítico de sucesso de todo o sistema. Importa assegurar o escoamento rápido e eficiente dos passageiros que chegam ao Sal e se destinam a outras ilhas, e garantir um sistema de distribuição interna das mercadorias por via marítima de acordo com os padrões de segurança e fiabilidade desejados.

2.2 Saneamento Basico

A qualidade do saneamento básico é um indicador da qualidade da vida e factor importante para garantir a higiene e salubridade das populações. A satisfação destas necessidades a nível da habitação, comércio e indústria, implica um custo acrescido, muitas vezes

difícil de sustentar.

Assim há que procurar padroes que, em função da densidade de ocupação, permitam minimizar o custo deste tipo de infraestruturas que, inevitavelmente, deverá ser, pelo menos em parte, suportado pelos respectivos beneficiários.

Em função da densidade populacional, e pelo menos transitoriamente (conceito de infraestruturas evolutivas que diluam os respectivos custos), estas infraestruturas poderão ser auto-suficientes (depósitos individuais e fossas sépticas), sem interligação por redes. Progressivamente, a integração destas infraestruturas será atingida, esperando-se, quanto ao abastecimento de água no período do III PND uma cobertura de 60% da população dos centros principais e dos secundários por rede pública de abastecimento de água com uma capitação média de 80 l/hab/dia, para os centros principais, e 37.5 l/hab/dia para os secundários. O abastecimento da restante população destes centros será garantida por fontenários. Quanto à população rural o abastecimento será feito por nascentes, furos, poços e cisternas, por forma a atingir uma capitação de 25 l/hab/dia.

No que respeita ao sistema de recolha de dejectos, espera-se cobrir por rede pública no final do período do III PND 20% da população da Praia e 40% da do Mindelo, ficando ainda 37% e 20% da população destes dois centros sem acesso a qualquer sistema.

Pretende-se ainda estender o sistema de evacuação de resíduos sólidos nos centros urbanos.

A criação de grandes redes neste domínio será portanto progressiva, sem no entanto descuidar a importância de garantir e fiscalizar desde já padrões mínimos de salubridade.

Face à limitação dos recursos públicos, as medidas que conduzem a uma minimização dos efeitos negativos da insuficiência de infraestruturas de saneamento básico têm uma importância relevante. Daí a promoção de campanhas de divulgação de técnicas de tratamento auto-suficiente de resíduos e de higiene do meio. Aos municípios, em articulação com a Administração Central, caberá neste domínio um trabalho importante.