



Parte Integrante do Jornal A Semana 808 • Sexta-feira, 6 de Julho de 2007

CIFRÃO

JORNAL DE ECONOMIA

COTAÇÃO NA BOLSA DE VALORES

SCT	(0,00%) ↔	6.500\$00
CECV	(0,00%) ↔	6.100\$00
ENACOL	↑	4.500\$00
BCA	(0,00%) ↔	3.000\$00

↔ Estacionária ↑ Em alta ↓ Em baixa

UNIÃO EUROPEIA PÕE TAAG NA LISTA NEGRA

TACV socorre Angola

Pág. 2

3 milhões de dólares do Banco Mundial para apoiar o sector privado

Pág. 9



DIRECTOR GERAL DAS CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS FALA DOS DESAFIOS DO SECTOR

“TORNA-SE IMPERATIVO MUDAR O REGIME JURÍDICO E A FORMA DE TRIBUTAÇÃO FISCAL”

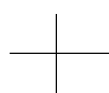
Pág. 12

3,2 milhões de contos é quanto a Enapor vai investir nos próximos oito anos

Pág. 12

145 mil é o número de habitantes que a ilha da Boa Vista poderá ter daqui a 15 anos

Pág. 7



TACV socorre Angola

União Europeia põe TAAG na lista negra

O embargo da União Europeia aos aviões da TAAG pode vir a revelar-se um **“excelente negócio”** para a TACV, que, em socorro da sua congénere angolana, vai transportar passageiros do Sal para Lisboa, vindos de Luanda. Quem pode ter que recorrer também a Cabo Verde é a TAP. Esta, em caso de retaliação de Angola, coagita trazer até ao Sal os seus passageiros, que depois serão conduzidos a Luanda por uma outra companhia. É a guerra nos céus entre Angola e a Europa.

A União Europeia incluiu, na passada quinta-feira, 28, as Linhas Aéreas de Angola (TAAG) na lista negra das companhias proibidas de voar para os aeroportos europeus. Essa **“black list”** abarca mais de 100 empresas dos mais variados quadrantes, com realce para as de África. A decisão entra em vigor esta sexta-feira, 06, e deve perdurar, pelo menos, até os próximos três meses, altura em que a referida lista será de novo actualizada.

No caso da TAAG, o Comité de Segurança Aérea da Comissão Europeia (SAFA, na sigla inglesa) acusa-a de não aplicar um conjunto de normas de segurança, com perigo para os passageiros que transporta. Tais falhas, consideradas muito graves, foram detectadas tempos atrás em França em aviões angolanos e, em consequência, a TAAG está impedida, até que a situação se resolva, de voar para Lisboa, Paris e Londres.

Evocando o princípio da **“reciprocidade”**, as autoridades angolanas logo fizeram saber que iriam pagar com a mesma moeda a decisão da UE. A TAP, por ser quem mais voa para Angola, surge como a principal visada dessa retaliação, possibilidade que deixou os meios lusos em estado de aflição.

Na mesma mira de fogo estão a Air France e, entre outras companhias europeias, a British Airways. Aliás, esta operadora inglesa acabou por ser a primeira a experimentar a ira angolana. Isto porque nem a **“black list”** estava publicada e a Inglaterra notificara já a TAAG de que não poderia voar para Londres, comprometendo assim a inauguração da linha que a empresa angolana

tinha agendada para o próximo dia 12. De imediato a BA foi notificada, também, que não podia mais voar para Luanda.

A Comissão Europeia reiterou, entretanto, na passada quarta-feira, a posição da SAFA, alertando as autoridades angolanas que qualquer retaliação não será bem vista, já que as razões que ditaram o embargo são exclusivamente técnicas.

Entretanto, face à iminência do embargo, Luanda tratou, de imediato, de procurar uma forma de contornar o bloqueio da UE. Cabo Verde, mais concretamente a TACV, acabou por ser a alternativa. Três dias depois de anunciada a lista negra da SAFA, o **“boss”** da TAAG, Nelson de Jesus, assinava, na Praia, no domingo, com o director-geral da TACV, Gilles Filiatreault, um memorando de entendimento para a companhia cabo-verdiana transportar passageiros vindos de Luanda para Lisboa, com transbordo no Sal.

As partes signatárias do referido acordo asseguraram a este jornal que o mesmo não tem nada de mais e que as **“normas”** impostas pela SAFA serão rigorosamente cumpridas nesta operação pela TACV. O chefe do Departamento de Promoção dessa empresa, Celestino Carvalho, recorda que a TACV é tida como das mais seguras da sua sub-região, possuindo Cabo Verde a chamada Categoria Um, e a TACV o certificado ETOPS, estatutos que lhe permitem voar tanto para os EUA como para o Brasil sem problemas. **“Nunca tivemos problemas deste tipo”**, refere.

E, sobre a operação em si do transbordo dos passageiros da TAAG no Sal, tanto Carvalho como uma fonte angolana, que pediu anonimato, referem que a mesma será garantida por aviões da TACV que, naquela ilha, irão receber os passageiros vindos de Luanda, transportando-os de seguida para Lisboa. Mas haverá capacidade suficiente para isso já que, ao todo, são quatro voos por semana, ainda por cima, numa altura em que Cabo Verde se encontra em época alta?

A essa pergunta o entrevistado de **A Semana**

respondeu: **“A maior parte dos nossos voos são diurnos e o transbordo dos passageiros da TAAG vai ser feito à noite em regime de voos externos, portanto, a TACV estará sim em condições de prestar esse serviço”**.

O embargo da SAFA a Angola não poderia surgir em pior altura para esse país, que se encontra em franca expansão económica, e, também, na melhor altura para a TACV, a braços com um controverso processo de reestruturação financeira, que já fez correr muita tinta. (Inclusive, esta semana, o assunto foi alvo de uma interpelação do MpD, no parlamento, sem que nada de novo tenha sido trazido ao lume em relação ao dossier que este jornal publicou na edição anterior.) Para Celestino Carvalho, **“tanto a TACV como a TAAG ficaram satisfeitos com este negócio, do ponto de vista financeiro”**, escusando-se porém, a abrir o jogo quanto aos montantes do acordo, já que **“o segredo é a alma do negócio”**.

Com um crescimento anual acima de 30% ao ano, sendo actualmente o país africano que mais cresce, este embargo cria um sério constrangimento a Angola, quando procura atrair investimentos. Admitindo embora uma ou outra **“inconformidade”**, as autoridades angolanas não escondem o seu desapontamento face à decisão da UE, enquadrando-a, correctamente ou não, nos **“jogos de interesses”** que o Norte desenvolvido tende a impor ao Sul.

Num desabafo a este jornal, a fonte angolana deste jornal considera este embargo como algo que surge na contracorrente dos esforços que Luanda tem vindo a fazer para normalizar as suas relações com o mundo. Antes de mais porque ocorre pouco depois de a TAAG ter renovado a sua frota junto da Boeing, empresa esta que formou os tripulantes, certificou, inclusive, cinco aeroportos angolanos onde essas aeronaves poderiam operar (excluindo outros por falta de condições) etc. **“Por isso, se problemas existem, eles não se colocam a nível dos aparelhos, que são novos, comprados direc-**

tamente ao fabricante”, sublinha.

Por isso, o facto de Angola ter optado pela Boeing em vez da Airbus, cuja sede é em França, e ainda o facto de as denúncias contra a TAAG terem surgido naquele país europeu, são agora evocados pelos meios angolanos como as possíveis razões do embargo.

“As companhias aéreas, por mais perfeitas que sejam, têm sempre imperfeições”, refere a fonte angolana de **A Semana**. **“Quem consultar o site da IATA verá que há companhias em pior situação do que a TAAG e que no entanto não foram abrangidas por este embargo. Além disso, voamos durante vários anos com aparelhos velhos e nunca tivemos problemas, e agora que renovámos a nossa frota fazem-nos isto. No mínimo é injusto e incompreensível”**.

A mesma fonte garante, entretanto, que nem a TAAG nem o governo de Angola vão baixar os braços e que tudo vão fazer para reverter esta situação. Em suma, pelos esforços que vinha fazendo para sanear e modernizar o seu sistema de transportes aéreos, reduzindo em pouco tempo de 50 para quatro as **“inconformidades”** que perdiam sobre a TAAG, para aquela fonte **“a ‘black list’ não é o lugar da TAAG”**.

TAP TAMBÉM QUER SAL

Nesta **“guerra”** entre Luanda e Bruxelas, não é só a TAAG a precisar de Cabo Verde. Num desenvolvimento de última hora **A Semana** soube que, temendo a **“reciprocidade”** por parte de Angola, a TAP está a mexer os seus meios no sentido de utilizar a ilha do Sal como plataforma de transbordo. À semelhança da sua congénere angolana, a ideia é trazer os passageiros da TAP com destino a Luanda até ao Sal para aqui serem transportados por uma outra companhia. Numa palavra, a temporada este ano promete ser alta naquela ilha de Cabo Verde.

JVL

E AINDA

BM apoia Cabo Verde no impulso do sector privado

O Banco Mundial concedeu esta semana um apoio adicional a Cabo Verde, no valor de três milhões de dólares. Esta quantia destina-se a impulsionar o projecto de Crescimento e Competitividade nacional, aprovado pelo BM em Maio de 2003.

A instituição quer apoiar o Governo cabo-verdiano a estimular a participação de investidores privados na economia nacional, desenvolvendo a

competitividade no sector privado assim como no sector financeiro.

Este apoio adicional, que se insere num pacote global de 11,5 milhões de dólares, tem como objectivos específicos preparar a TACV e a Enapor para a privatização e aumentar a base de subsídios a conceder a pequenas e médias empresas.

Pretende ainda ajudar a implementar as tecnologias da informação no sistema governamental e apoiar o programa de digitalização da legislação nacional publicada em Boletim Oficial antes de Agosto de 2006.

Desde Agosto de 2006, o Banco Mundial já apoiou 21 projectos para Cabo Verde, concedendo, no total, cerca de 237,9 milhões de dólares.



novidades do mundo portuário



Terminal de contentores do Porto Grande

FASE PROMOCIONAL

A ENAPOR e a empresa norte-americana Don Breazeale rubricaram, em Mindelo, o acordo que assinala a entrada formal na segunda fase do projecto de transbordo de contentores do Porto Grande, que comporta a promoção da ideia junto de potenciais investidores privados e a montagem financeira do empreendimento. Esta fase compreende duas acções paralelas, isto é, a capacitação técnica do pessoal da ENAPOR e a procura de operadores interessados em investir na construção e gestão do terminal. É que, sendo possível, o projecto, estimado em 150 milhões de dólares, poderá ser assumido inteiramente por investidores privados, através de contratos de concessão.

"Sabemos que a sua concretização não é um objectivo fácil; sabemos que existe algum cepticismo no espírito de muitas pessoas relativamente à factibilidade e às possibilidades de sucesso de um empreendimento desta natureza. Contudo, este é um sonho cabo-verdiano, é um sonho da ilha de São Vicente, de várias décadas, e nós entendemos que, sem ambição, um pequeno país como Cabo Verde não vai longe", sublinhou o ministro Manuel

Inocência Sousa, na cerimónia de assinatura do contrato entre as empresas Enapor e Don Breazeale, tendo deixado claro a sua crença pessoal no sucesso deste empreendimento, cujo grande objectivo é transformar Mindelo num centro de logística no Atlântico Médio. Um desafio difícil, na perspectiva do ministro das Infra-estruturas, e que, por isso, implica o envolvimento de vários actores na promoção internacional do projecto.

Na perspectiva de Franklim Spencer, PCA da Enapor, a plata-

forma do Porto Grande desponta como um dos trunfos que vai relançar Cabo Verde como uma potência marítima na zona ocidental africana.

A assinatura do contrato foi testemunhada pelo Embaixador dos Estados Unidos da América em Cabo Verde, país que tem auxiliado a ENAPOR na concretização desta iniciativa. O Diplomata Robert Pierce foi antes recebido pelo PCA da ENAPOR e colocado a par dos grandes projectos da empresa para os diversos portos do país.



BREVES

- Os passageiros do Porto da Praia vão dispor, dentro de quatro meses, de uma Gare Marítima, equipada com serviços de check-in, bar, open-space, uma varanda panorâmica, entre outras comodidades. A obra, cuja primeira pedra foi lançada a 5 de Junho pelo Eng. Franklim Spencer, está orçada em 25 mil contos e, segundo o Eng. Celso Martins, vem dar resposta às exigências do movimento de cabotagem no porto da Capital. Pelas estimativas da Enapor, a circulação de passageiros vai conhecer um incremento expressivo, após a construção da Gare. Além do conforto proporcionado aos utentes, essa infra-estrutura vai servir para embelezar a zona portuária da Praia.
- A ENAPOR assinalou a abertura oficial das comemorações do 25º aniversário da empresa na cidade da Praia, no passado dia 5 de Junho. Entre as actividades contempladas para o efeito, destacam-se a assinatura de um contrato com a Federação Cabo-verdiana de Futebol para a realização do Torneio Independência, uma palestra sobre o Financiamento Portuário, proferida pela ministra das Finanças Cristina Duarte, e a apresentação dos projectos portuários e os de requalificação urbana-portuária do Porto da Praia.
- A ENAPOR participou na conferência Port Finance & Investments, realizada nos dias 11 e 12 de Junho na Holanda. A empresa foi representada por Carlos Delgado, Director Financeiro, que teve a oportunidade de fazer uma apresentação sobre os Portos de Cabo Verde às diversas autoridades do mundo portuário presentes no evento.
- As unidades navais da Guarda Costeira começaram a patrulhar as águas portuárias do Porto Grande e do Porto da Praia, com base num contrato assinado entre a ENAPOR e as Forças Armadas. O acordo visa conceder segurança física especialmente às embarcações estrangeiras que demandam os dois portos internacionais. O Porto da Palmeira será também patrulhado numa segunda fase.
- Enquadrado nas comemorações do XXVº Aniversário da Enapor - SA, e também dentro da política dos Recursos Humanos, a Administração do Porto Grande mandou construir uma casa de banho apropriada para paraplégicos, em casa do ex-trabalhador Nelson Silva. O acto de entrega foi realizado por Jorge Pimenta Maurício, acompanhado de demais responsáveis do Porto Grande. Além do WC, o Porto ofereceu um telemóvel ao ex-funcionário, objecto considerado imprescindível pelo beneficiário, pois minimiza o seu desconforto actual.

ENTREVISTA



Por: ALÍRIO DIAS DE PINA

O Director-Geral das Contribuições e Impostos, Emanuel Moreira, defende uma mudança urgente no regime jurídico e forma da tributação fiscal em Cabo Verde, ao mesmo tempo que crítica o incumprimento das obrigações fiscais por parte das instituições públicas e privadas. Nesta entrevista exclusiva ao Cifrão, Emanuel Moreira anuncia ainda um pacote de medidas no âmbito da reforma da administração fiscal em curso no país, com destaque para a alteração da legislação em vigor, pagamentos electrónicos e informatização dos serviços. Tudo para agilizar os procedimentos administrativos. O responsável máximo da DGCI analisa ainda o fenómeno da fiscalidade, da fuga e evasão fiscal nestas ilhas e avança que o montante de dívidas que o Estado tem por cobrar neste momento ultrapassa os mil milhões de escudos cabo-verdianos. Mais pormenores na entrevista que se segue.

DIRECTOR-GERAL DAS CONTRIBUIÇÕES E IMPOSTOS fala dos desafios do sector

“Torna-se imperativo mudar o regime ju

A Semana - Para cumprir a sua missão, como está estruturada a DGCI?

Emanuel Moreira - A DGCI é um dos órgãos do aparelho do Estado encarregado de assegurar e gerir a cobrança de receitas tributárias no território nacional. Está estruturada, a nível central, com quatro Direcções de Serviços e três gabinetes de apoio ao Director-geral. A nível local, tem 15 Repartições das Finanças.

- Como tem sido o comportamento da população face à problemática da fiscalidade em Cabo Verde?

- A população em geral é muito pouco sensível à temática dos impostos, e pouco se tem feito para despertar a consciência das pessoas quanto à aceitação do imposto, como uma forma de afirmação da nacionalidade, da independência e da liberdade do Estado de Cabo Verde.

- Significa que a DGCI descuroou a vertente informação?

- A DGCI não está isenta de culpa, pois a Administração Fiscal, durante vários anos, preocupou-se mais com as questões da cobrança, descuroando do essencial que é a informação e formação dos contribuintes.

- Como caracteriza, neste momento, o fenómeno da fuga e evasão fiscal em Cabo Verde?

- Em Cabo Verde, a ostentação de estilos de vida e de bens, de muitos sujeitos passivos, são absolutamente incompatíveis com a modéstia dos rendimentos apresentados à Administração fiscal. Torna-se imperativa a mudança do regime jurídico e da forma como se tributa em Cabo Verde.

- E a colaboração institucional?

- A evasão e fraude fiscais são realidades com que todos nós, gestores públicos, decisores políticos e cidadãos comuns, somos confrontados e que vêm assumindo uma dimensão crescente, com novas e sofisticadas formas. Os seus efeitos fazem-se sentir a todos os níveis, dela derivando entraves à concorrência, a erosão significativa das receitas fiscais, e a grande distorção do princípio de equidade e Justiça fiscal.

A Colaboração ainda é muito tímida e esporádica. Gostaríamos que ela fosse mais regular e pró-activa por parte das instituições públicas e privadas, nomeadamente, das Câmaras Municipais, do Tribunal, dos Registos e Cartórios, das associações e ordens profissionais.

Capacitação técnica e dívidas ao fisco

- Mas a capacidade técnica e operacional da DGCI também não estará a ajudar um pouco esse estado de coisas?

- O ideal ainda não temos, mas é imperioso trabalharmos para atingir esse objectivo. A complexidade crescente da vida social, a sofisticação de processos da economia em expansão e internacionalização, bem como a cada vez maior especialização dos mecanismos utilizados pelos contribuintes para obter uma diminuição – legal ou ilegal – da sua obrigação de imposto, tornam a tarefa da DGCI progressivamente mais exigente, muito difícil e INGRATA.

Os quadros técnicos da DGCI vêm-se na necessidade de uma constante actualização técnica, impondo a esta instituição um esforço de auto-capacitação que lhes possibilite a resposta adequada aos elevados níveis de tecnicidade que, constantemente, lhes são exigidos no cumprimento diário das suas funções.

- E então, o que a DGCI tem feito para responder?

- A preparação técnica imposta aos nossos colaboradores não pode, na maioria dos casos, ser ultrapassada pelo recurso à formação académica normal, porque os procedimentos e a individualidade dos sujeitos a tributar não fazem parte dos currículos académicos. Temos que recorrer à formação “on job Training” com recurso a formadores especializados, e em muitos dos casos, formadores estrangeiros.

- Falemos agora da totalidade das dívidas que o Estado tem por cobrar neste momento. Quem são os principais devedores?

- O montante exacto ainda não temos, mas estamos a trabalhar para tê-lo. O que poderemos afirmar por agora, é que esse valor é superior a mil milhões de escudos cabo-verdianos.

- Em quais dos concelhos a situação é mais preocupante?

- É nas áreas fiscais com maior número de contribuintes: concelhos da Praia, de S. Vicente, Sal e Santa Catarina.

- Face ao laxismo prevalecente em algumas repartições concelhias das Finanças, que medidas estão em curso ou vão ser tomadas no sentido de uma melhor eficácia desses serviços?

- Eu não utilizaria essa palavra, pois considero-a muito forte. Este ano, juntamente com a Sra. Ministra das Finanças e Administração Pública, fizemos visitas a todas as Repartições de Finanças no intuito de inteirarmo-nos sobre o funcionamento das mesmas, dos constrangimentos existentes e da capacidade de cobrança de impostos nas respectivas áreas fiscais. Constatamos que existem áreas fiscais em que prevalece uma sub-cobrança e a que é necessário pôr cobro. A DGCI, ciente dos constrangimentos existentes, já desencadeou um conjunto

|| ... a reforma fiscal iniciada na década de noventa não reflecte a nossa actual realidade fiscal. ||

de acções no intuito de reverter esse quadro. Mas em primeiro lugar, gostaria de dar crédito aos funcionários da DGCI e aos Directores-Gerais que me antecederam. O diagnóstico e as medidas propostas não são exclusivas da actual equipa. São “inputs” de todos os colaboradores da DGCI. Destacamos a informatização da DGCI, o facto de quase todas as Repartições de Finanças (excepção RFTarrafal) estarem ligadas em rede, o desenvolvimento de aplicações informáticas que permitam automatizar todos os processos instaurados e conseqüente citação automática dos executados. Reforçamos ainda as diligências de penhora, o cruzamento de informações que nos levem a detectar os contribuintes faltosos. Vamos desenvolver e executar um plano sobre as dívidas em risco de prescrição. Vamos também acompanhar os grandes contribuintes, aumentar a fiscalização externa e fazer arrolamentos em todas as áreas fiscais.

Reformas e combate à evasão fiscal

- E que resultados deram todas essas medidas, em termos de penhoras e execuções fiscais. Qual é o montante aproximado das receitas que o Estado recuperou nos últimos tempos?

- Das medidas anteriormente elencadas, em 2006, a administração fiscal melhorou a sua performance em 24% em relação ao período homólogo. Traduzindo em números, a DGCI arrecadou em 2006 mais de 2,5 biliões de escudos cabo-verdianos isso comparado com o ano económico de 2005.

- A DGCI está a fazer algum trabalho para gerir os factores de risco junto das empresas?

- Sim. Mas os detalhes dessa matéria não pre-

tendemos abordar na comunicação social. Sobre esse assunto, diria: que está na nossa mira são as empresas cujas actividades estejam associadas a riscos elevados. Na nossa estrutura conta com uma unidade especialmente dedicada aos grandes contribuintes, que serão objecto da nossa intervenção e acompanhamento permanente.

- No âmbito da reforma fiscal em curso desde 1995, estão previstas algumas mudanças na legislação tributária nacional?

- Como sabe, a reforma fiscal iniciada na década de noventa não reflecte a nossa actual realidade fiscal. O Código Geral Tributário, e o Código do Processo Tributário estão obsoletos. Ao longo de vários anos, a Administração Fiscal viu-se obrigada a propor, através do Orçamento Geral do Estado, alterações pontuais, para colmatar as lacunas existentes na aplicação, e o resultado é que hoje deparamos com uma lei confusa, avulsa e de difícil aplicação.

Neste ano (2007) a DGCI pretende submeter à consideração do Governo quatro diplomas a saber: Um novo Código Geral Tributário, um novo Código de Processo Tributário, O Imposto único Sobre o Rendimento das pessoas Singulares e Colectivas (IUR-PS e IUR-PC) é outra novidade no sistema. São leis modernas, que vêm responder ao processo de transformação e internacionalização da nossa economia.

Até ao final do ano, temos ainda dois diplomas importantes que certamente, serão apreciados pelo Governo que depois o submeterá à aprovação da Assembleia Nacional. Referimos-nos à lei sobre a Racionalização dos Incentivos fiscais e à nova lei do imposto de selo.

O Código Geral Tributário, o código de Processo Tributário e o Imposto Único sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas (IUR-PC) e Singulares (IUR-PS) deverão entrar em vigor em 2009, após a sua socialização e aprovação pela Assembleia Nacional.

- E o que pensa fazer para informar melhor os utentes?

- Criámos um Gabinete de Formação e Informação ao Contribuinte, cuja missão é elaborar planos de formação interna e informar os contribuintes. Para o ano em curso, a lógica é de reforço e aproximação Fisco/contribuinte, através de um conjunto de actividades que propiciem: a) desformalizar o contacto Fisco/contribuinte através de feiras de impostos e participação em eventos informativos; b) divulgar o Modus Faciendi, explicando aos contribuintes a forma correcta de cumprirem as suas obrigações, o que nem sempre vem explicado na forma jurídica; c) introduzir a temática do imposto nos futuros contribuintes - O fisco vai à Escola; e d) desenvolver parcerias para a informação. Este último ponto visa publicar a informação fiscal nos espaços autónomos criados pelas empresas nomeadamente nas agendas de secretária, “o book note”, e publicar um guia Fiscal na lista telefónica nacional.

- Para quando a informatização dos serviços da DGCI?

- Neste momento a DGCI está informatizada e modernizada para melhorar a sua prestação de serviços. Com o Imposto sobre o Valor Acrescentado, introduzimos novos aplicativos que visam iniciar um novo processo de informatização. Com efeito,



urídico e a forma de tributação fiscal”

ENTREVISTA



“ **Conhecemos algumas alegações por parte dos contribuintes sobre a demora do reembolso do IVA, e na maioria das vezes são infundadas.** ”

todo o registo prévio (IVA) efectuado pela DGCI, nos fazendo utilizando o novo sistema de informação. Recentemente, optamos pela reformulação das aplicações existentes mormente o módulo de gestão de receitas que vai ter o objectivo de acrescentar mais funcionalidades, simplificar as tarefas rotineiras, emitir guias de pagamentos, consolidar a relação das dívidas, e extrair os relatórios. Esses trabalhos tiveram uma forte intervenção dos nossos colaboradores e os mesmos acabaram por se apropriar dos módulos desenvolvidos.

A equipa do NOSI tem, neste momento, a missão de informatizar a DGCI. E a Repartição das Finanças da Praia está servindo de “laboratório” às aplicações que depois serão implementadas em toda a Administração Fiscal.

- Que modelos informáticos vão ser introduzidos para a gestão diária das tarefas da DGCI na arrecadação das receitas?

- Foram desenvolvidos e estão em ambiente de produção, a parametrização do movimento da conta corrente IUR e IVA, a ligação entre “Gestão IVA” e resumo de cobrança, o módulo gestão do NIF, a parametrização dos pagamentos em prestações, a automatização do serviço da Tesouraria (com automatização dos cálculos dos encargos fiscais e emissão electrónica dos guias de pagamentos), a inserção dos modelos 106 e 107, o módulo da recuperação das Dívidas, a tabela 46, emissões de certidões e declarações, etc.

Estão em ambiente teste, a extracção automática de certidão de relaxe para as provisórias, a liquidação adicional IUR e IVA, a gestão da restituição e reembolso do IVA, o módulo cessação de actividades.

Falta desenvolver funcionalidades para o cálculo de juros compensatórios, gestão do IUR - Método Declarativo, declaração de substituição em IVA (Modelo106), vários relatórios (IVA) e gestão e impressão dos Cartões de Contribuintes.

Como desafios, temos a apropriação dos programas por parte das Repartições das Finanças, a emissão de guias e pagamentos dos impostos, via Internet, telemóvel ou caixa automática, a digitalização dos relatórios e contas das Empresas e, quem sabe, num futuro próximo teremos as empresas a fazerem as suas declarações e a entregarem os seus relatórios e contas via Internet.

Constrangimentos e críticas dos contribuintes

- Cabo Verde acolhe, neste momento, um número considerável de instituições financeiras, nacionais e internacionais. Está prevista alguma formação específica dos técnicos da DGCI em matéria de contabilidade bancária?

- Como sabe, a administração fiscal cabo-verdiana, não obstante o intenso esforço de reforma que vem sendo desenvolvido, caracteriza-se, ainda, por vários constrangimentos a que tem urgentemente de pôr cobro, de entre as quais destaco como altamente prioritário criar capacidades técnicas especializadas que primem pelo atendimento eficaz das necessidades dos contribuintes e efectiva interpretação e aplicação das normas tributárias.

Respondendo à sua pergunta em concreto, no

ano passado, em colaboração com o Banco de Cabo Verde, dois colaboradores nossos iniciaram uma formação de um ano, em matéria de contabilidade das instituições financeiras e seguradoras. Este ano, com o financiamento da Unidade da Coordenação do Projecto Crescimento e Competitividade e CFAA já promovemos um curso sobre Dupla Tributação, e consta no nosso plano de acção, um leque de cursos a serem administrados aos nossos colaboradores, entre os quais, contabilidade bancária e de seguros.

- Quais são os principais constrangimentos da DGCI, em termos de recursos humanos e materiais?

- Primeiro, as restrições orçamentais, uma realidade com que todos os gestores públicos se confrontam, assumem uma importância estratégica para a DGCI, quando os efeitos daí resultantes se concretizam na diminuição do poder de intervenção da DGCI junto das práticas infraccionais de alguns contribuintes.

Segundo, a restrição no recrutamento de pessoal capacitado. Este assume outras dimensões, e pode ter efeitos nefastos.

Terceiro, a circulação física dos elementos da Administração Tributária está sempre ligada aos elevados custos que a circulação entre as ilhas representa.

Mas, para responder-lhe: o diagnóstico realizado em 2004 pelo Fundo Monetário Internacional, no âmbito da implementação da reforma fiscal, recomendava que a DGCI, para poder implementar com sucesso a sua reforma, teria que recrutar para o ano 2005 e 2006 pelo menos mais trinta Inspectores Tributários, com formação em economia, Direito, Contabilidade, auditoria e outras áreas afins. Infelizmente, essa medida não foi ainda implementada. Na maioria das repartições concelhias, temos falta de técnicos com formação específica e adequada às demandas dos contribuintes.

Ainda no que tange aos recursos humanos, a DGCI não tem ainda um plano de estágio para os novos técnicos que entram no quadro do pessoal da DGCI. E tendo em consideração a formação académica dos nossos colaboradores, é imperioso diagnosticar, elaborar e implementar um plano de estágio para os novos colaboradores, de forma a prepará-los para os desafios, e exigências da Administração fiscal.

A inexistência de viaturas para os trabalhos de notificação, citação e fiscalização constitui um outro entrave ao desempenho das nossas tarefas. Mas estamos a melhorar graças à sensibilidade do Governo para essa matéria.

É de destacar o projecto de informatização das Repartições de Finanças, a aquisição dos equipamentos informáticos e mobiliário, graças ao projecto CFAA, NOSI, e esforço do governo. A melhoria é visível em todas as Repartições de Finanças.

- Cabo Verde assinou com Portugal, um acordo de dupla tributação. O nosso país está a implementar tal acordo. Pensa estabelecer o mesmo tipo de acordo com outros países?

- Esse acordo foi assinado em 1999 e está sendo implementado. Actualmente temos vários, sobretudo com países da União Europeia, solicitando negociações para o estabelecimento da convenção de dupla

Tributação. Ainda no passado mês de Março, iniciámos negociações com o Reino da Espanha nesse sentido e estão em curso, também, conversações sobre a mesma matéria com Macau.

- Os utentes, principalmente os empresários mais ousados, contestam que, muitas vezes, o Estado, através do fisco, não os vê como um parceiro importante na criação de receitas e riquezas. Antes pelo contrário, penaliza-os por atrasos no pagamento dos impostos. O que deve mudar nesse sentido?

- Eu diria que, fazendo uma análise introspectiva, esses empresários estão 50% certos. Eu diria que o pessoal da Administração Fiscal teria que tratar cada contribuinte como um ente singular e único. Cada caso é um caso e devemos tratá-lo como tal. Como sabe o governo para a realização do seu papel de redistribuição dos rendimentos, para a implementação do seu plano de saúde, educação, segurança e infra-estruturação necessita de recursos que provêm da arrecadação das receitas. Tal como os empresários precisam de financiamento para a realização do seu investimento, assim necessita o governo de recursos para a implementação da sua política social e económica. O Estado tem por função criar um ambiente de negócio favorável, normalizar e fiscalizar o processo todo. A função de financiar os investimentos privados foi delegada às instituições financeiras.

Os processos de penhoras, IVA e reembolso

- A DGCI anda a penhorar as contas de entidades singulares ou colectivas como forma de as fazer pagar os impostos em atraso. Os serviços das Finanças pensam continuar com esta prática que, durante o “Fórum Onde Estamos, para Onde Vamos”, realizado na semana passada no Mindelo, muitos dos presentes consideraram inconstitucional, e portanto passível de processo judicial.

- Sobre esse assunto, devo esclarecer que a DGCI não congela as contas. O que ela faz é a penhora de dinheiro ou de valores depositados junto das instituições financeiras no montante da dívida exequenda. O que realmente está acontecendo é que, variadíssimas vezes, o valor encontrado é insuficiente, e consequentemente fica bloqueada a conta. Devo frisar que essa medida é constitucional e a DGCI irá continuar com essa e outras modalidades previstas no nosso Código de Processo Tributário.

- Os contribuintes falam em injustiça fiscal no país, exemplificando que as pequenas empresas são “forçadas” a pagar impostos, mas que tal exigência não acontece com as grandes empresas, nomeadamente as do Estado.

- Acho infundada essa afirmação. A todos se exige cumprir as suas obrigações fiscais. A tributação em Cabo Verde tem também por objectivo repor a equidade e justiça social. Ninguém deve pagar mais do que está estipulado na lei. As grandes, médias e pequenas empresas, desde que tenham lucro, devem pagar os impostos. Nem é preciso forçar, devem cumprir voluntariamente. É intelectualmente desonesto afirmar que as grandes empresas e as do Estado

não pagam impostos. É certo que temos algumas dívidas de empresas do Estado. Mas essas empresas vivem de subsídios do Estado e nunca tiveram lucro. E mais, muitas delas já foram extintas.

- Para alguns empresários, o fisco constitui, neste momento, um factor de estrangulamento, em especial para as pequenas e médias empresas que gerem poucos rendimentos, e são obrigados a pagar muitos impostos. O Estado tem alguma medida na forja para responder a essa reivindicação dos contribuintes?

- Creio eu que nesta pergunta está implícito o desejo de ver reduzida a carga fiscal para as empresas. Essa redução é viável com a transparência das contas das empresas, o alargamento da base tributável e o cumprimento rigoroso das obrigações fiscais por parte das empresas. E olhe que nos últimos anos o governo deu sinais nesse sentido, baixando de 35 para 30% a tributação das empresas do método de verificação. Para os que pensam que a Administração Fiscal é um factor de estrangulamento, o que posso dizer é que a actividade empresarial foi sempre exercida dentro de um quadro legal, e esta deve ser conhecida por todos. Um sujeito ao enveredar pela actividade empresarial deve, certamente, ter consigo o estudo de viabilidade e conhecer as obrigações Fiscais.

- É entendimento da classe empresarial que o IVA continua a ser uma dor de cabeça para os homens de negócios, em especial, em termos de procedimento. Ou seja, os contribuintes criticam que as empresas cumprem os prazos no pagamento do referido imposto, mas o Estado demora até um ano a fazer o reembolso do diferencial resultante dos acertos na verificação das contas. Há ainda o caso das firmas da indústria transformadora que reclamam que a taxa do IVA que se lhes aplica devia ser inferior a 15%, devido aos custos acrescentados que resultam do processo de transformação das matérias-primas. O que diz a isso?

- Conhecemos algumas alegações por parte dos contribuintes sobre a demora do reembolso do IVA, e na maioria das vezes são infundadas. O regulamento do pagamento e Reembolso do IVA é claro. A lei estipula que o reembolso seja efectuado num prazo máximo de três meses e, estando os processos em conformidade, temos vindo a cumprir. A demora na autorização do reembolso do IVA, em alguns casos, deve-se ao preenchimento errado dos modelos, e à entrega de declarações fora de prazo.

No que diz respeito à última parte da sua afirmação, quero reiterar que o IVA não constitui um custo para as empresas do Regime Normal. Se estamos a falar de Indústria de Madeira, Pesca, podemos induzir que estamos a referir empresas com contabilidade organizada, com volume de negócio superior a 5.000 contos e que tem uma relação permanente com a Administração Fiscal. Para essas empresas, o IVA não é custo. O efeito NEUTRAL é assegurado pela própria mecânica desse imposto.

- A nível do IUR, além do conhecido atraso no reembolso dos contribuintes, os Serviços das Finanças interpretam de forma diferente a lei, principalmente no que toca às despesas de funcionamento. Como ultrapassar essa situação?

- Está a referir-se à restituição do IUR aos Contribuintes do método declarativo. Afim, reconhecemos que há atrasos. Isso porque ainda não dispomos de instrumentos de gestão e de uma base fiável que nos permita decidir com segurança a restituição dos impostos. Estou convicto de que a Administração Fiscal cometeu e está cometendo alguns erros que poderiam ser evitados, nomeadamente no que tange à restituição do IUR. Há muitos contribuintes nesse método que só declaram à administração Fiscal o rendimento auferido como trabalhador dependente e omitem os outros rendimentos auferidos. E a Administração Fiscal fica com a ingrata missão de “catar” as informações no intuito de repor a justiça fiscal. A DGCI, ciente dessa realidade, está a trabalhar para colmatar esse problema. Com a consolidação do cadastro, a criação da conta corrente do contribuinte, a ligação em rede de todas as Repartições de Finanças, o cruzamento das informações e o englobamento de todos os rendimentos tributários dos contribuintes do método declarativo, certamente iremos melhorar a nossa eficiência na fixação, e repor a justiça fiscal.

O QUE OS OUTROS PENSAM DE NÓS

Altos...

O Millenium Challenge Corporation (MCC) já entregou a Cabo Verde mais de nove milhões de dólares. Esta foi uma das informações passadas aos jornalistas pelo director da Unidade de Gestão do MCA-Cabo Verde, num encontro que aconteceu no início desta semana na capital.

De acordo com Laurent Medhi Brito, até 2 de Julho de 2007 o MCC desembolsou mais de sete milhões de dólares (USD 7.118.652) e ainda este ano Cabo Verde deve receber mais cerca de 18 milhões de dólares, um montante que representa 22,5% do Compact assinado com o Millennium Challenge Corporation em Janeiro de 2004. Esse compact que ainda inclui como seu principal projecto a expansão e modernização do Porto da Praia (78 milhões de dólares) tem ainda 110 milhões de dólares para implementar projectos nos próximos 5 anos em Cabo Verde. Com Cabo Verde, totalizam dez os países – Madagáscar, Honduras, Nicarágua, Geórgia, Benim, Vanuatu, Arménia, El Salvador, Gana e Mali – que rubricaram o Compact com o MCC.

...Baixos

A guerra absurda de poderes entre Governo e Câmaras e que está deixando a autoridade do país de rastros. No meio, um empresário que não consegue entender como tal situação pode acontecer num país que se diz sério, onde as instituições funcionam e onde os poderes estão claramente divididos pela Constituição da República.

Análise de jornais estrangeiros



Cabo Verde numa "encruzilhada" ao fim de 32 anos

O jornal português "Público" divulgou ontem, 5 de Julho, uma análise sobre Cabo Verde, passados 32 anos da Independência. Intitulado "Cabo Verde, a encruzilhada e o momento decisivo", o artigo mostra as opiniões dos cabo-verdianos sobre a actual conjuntura nacional, marcada por um crescimento rápido da economia e do turismo e por muitas indefinições em diversos níveis, desde a cultura à família. Também o "New York Times" publicou, no passado dia 28, uma análise sobre Cabo Verde, "o arquipélago onde o fenómeno migratório mostra todas as suas faces".

Para o "Público", "vividis 32 anos de independência, Cabo Verde debruça-se sobre si próprio. Estuda-se, avalia-se, discute-se". "Vive-se um 'momento decisivo', dizem uns. Está-se numa 'encruzilhada', dizem outros", explica a jornalista Sofia Branco, que passou na última semana pelo país para participar no Fórum do jornal A Semana.

O artigo explica como o turismo se está a desenvolver, falando da "massificação no Sal" e do "turismo de qualidade em Santo Antão". Depois procura analisar alguns dos problemas sociais do país (criminalidade, migração, crianças de rua e droga), dando voz, por exemplo, ao ministro da Administração Interna, que afirma: "Não temos capacidade para aguentar o ritmo desta combinação entre país de trânsito e de destino da migração irregular".

A jornalista salienta, no entanto, que apesar do muito caminho a percorrer "Cabo Verde ocupa a 106ª posição do Índice de Desenvolvimento Humano das Nações Unidas", sendo o "líder do ranking entre os Estados africanos, quase duas dezenas de posições à frente da África do Sul".

Sobre a cultura nacional, assinala o fecho do cinema Éden Park, "naquela que é considerada a meca cultural de Cabo Verde". "É inevitável perguntar por que é que o cinema deixou de fazer parte dos interesses de gentes que nascem com a arte e fazem dela a sua forma de estar", escreve o "Público". Tenta ainda perceber porque há tanto debate em volta da oficialização do crioulo e sobre a pertença a África ou à Europa (o cabo-verdiano "não pode dizer que é europeu e não quer dizer que é africano", analisa a jurista Maria João Novais).

O "New York Times", que no dia 28 de Junho publicou um longo artigo sobre os efeitos da migração em Cabo Verde, vê o país como "o pequeno território" onde quase todos os fenómenos/efeitos migratórios acontecem. "Emigrar começou por ser uma necessidade e tornou-se depois parte essencial do DNA dos cabo-verdianos. No Mindelo, pode-se jantar no café Portugal, beber um copo no Bar Argentina e caminhar ao longo da Avenida da Holanda", conta o NYT.

O jornal norte-americano, no artigo intitulado "In a World on the Move, a Tiny Land Strains to Cope" (em português, "Num mundo em movimento, uma terra pequenina luta para vencer") relata pequenas histórias de cabo-verdianos, que têm familiares no estrangeiro, que desejam emigrar ("Temos aqui um cabo-verdiano que cortaria o braço direito para poder voltar aos EUA", conta Manuel Gomes), e as dificuldades que enfrentam, cada vez mais, para conseguir vistos ou trabalho na Europa e EUA.

Ao analisar a encruzilhada de migrações que é parte da alma cabo-verdiana, o jornalista Jason DeParle fala das consequências da migração para as famílias (um aspecto ainda negligenciado pelos estudiosos da matéria em Cabo Verde). Conclui que a emigração pode "estimular a união familiar", mas "destrói também os laços familiares".

Jorgen Carling, um geógrafo norueguês, explica ao jornal norte-americano que "admira a capacidade de Cabo Verde se inventar a si próprio como nação sem fronteiras", mas vê também na migração uma fonte de muitos problemas.

"Pode enfraquecer os relacionamentos, encurtar a vida dos casamentos e promover a indiferença entre estudantes e trabalhadores. A expectativa de viver das remessas e a perspectiva de um dia sair do país pode alienar os cabo-verdianos do quotidiano", analisa.

Na sua perspectiva, Cabo Verde "é uma amostra das contradições e fricções próprias da migração global que vive o mundo". "Está numa transição dramática - por um lado, é muito dependente da emigração, e, por outro, tenta singrar num mundo em que as fronteiras se fecham cada vez mais".

FRASES

"Há riscos que conseguimos segurar: O da falta de capacidade, formação e conhecimento. Estes são os grandes desafios de Cabo Verde. Desafio do Saber e o de Saber Ensinar".

Luís Vasconcelos sobre o desenvolvimento dos seguros no Fórum A Semana.

"Acredito profundamente na geração que nos segue para alterar as coisas e podermos dentro de poucos anos contar com um empresário: Esclarecido, Forte e Digno".

José Pedro Oliveira sobre o Empresariado Nacional no Fórum A Semana.

"Os nossos arquitectos só estão habituados a fazer casinhas. Eles precisam conhecer os hotéis espalhados pelo mundo. Não lhes posso dar autoridade para avaliarem um projecto destes".

Victor Fidalgo, sobre o embargo ao projecto de Pedra de Lume.

O NÚMERO

145 mil

é o número de habitantes que a ilha da Boa Vista poderá ter daqui a 15 anos. 100 mil deverão ser os residentes e 45 mil serão os turistas.

O "hara-kiri" de "Gilyto" !

O calvário da TACV continua. Seis meses após o início da gestão de Gilles, a empresa bateu no fundo do poço. As medidas tomadas, longe de melhorar a performance da empresa, conduziram-na para uma situação de "quase-falência real". Falta de visão estratégica, inconsistência de decisões tomadas, empolamento de estruturas, delapidação do património da empresa, arrogância e autoritarismos aprofundaram a desorganização, o medo e o desânimo na empresa. Mas nem tudo são más notícias. Pelo menos Gilles conseguiu aquilo que nenhum director conseguiu até agora: unir todas as classes profissionais dos trabalhadores da TACV contra ele. Os próximos meses revelam-se decisivos. Ou o governo afasta Gilles e salvaguarda o processo de preparação da empresa para a privatização ou corre o risco de em Dezembro não ter nada para privatizar!

QUE MODELO DE GESTÃO?

A esperança de Janeiro deu lugar à desilusão em Junho. Do diálogo prometido e iniciado em Janeiro depressa se passou para um autoritarismo sem precedentes na história da transportadora.

A realidade começou a vir ao de cima logo no processo de redução de pessoal, um processo feito indiscriminadamente e sem critérios objectivos possibilitando a saída de competências reconhecidas incluindo chefias. Aqui não foram atendidas necessidades sectoriais mas sim reduziu-se por reduzir (veja-se o caso das PNCs) e o clima de mal-estar ficou definitivamente instalado na empresa. Pouco a pouco começou-se a perceber que não havia nenhum modelo de gestão subjacente à condução rumo à privatização mas tão-somente medidas avulsas, cujo fim os quadros da empresa não vislumbraram até aos dias de hoje.

A promessa do Plano de Carreiras, defendida, em Janeiro perante os trabalhadores e os Sindicatos, até esta data não foi implementada e, sem perspectivas de carreira, as pessoas continuam com níveis de produtividade baixíssimos.

A juntar a isso e contrariamente ao esperado, dá-se um aumento das estruturas com a criação de outros departamentos, principalmente na área operacional, a indigitação de pessoal sem competência de gestão para cargos de chefia e mobilidades de pessoal inter-sectoriais sem qualquer estudo prévio de adaptação ou ganhos de produtividade.

Lança-se o PAV (Programa de Abandono Voluntário) que cria uma série de expectativas no pessoal, desejosos de tomar a sua indemnização e ir refazer a sua vida. Mas o programa foi só para inglês ver. Hoje passados 4 meses o mesmo está praticamente esquecido, completamente desvirtuado e com sérios riscos de desmotivação. Depois de constar que o mesmo seria aplicado somente a trabalhadores com mais de 55 anos, hoje o programa já foi esquecido pela própria direcção da empresa.

Entretanto veio o autoritarismo. Primeiro, a intenção de alterar os períodos de serviço dos pilotos sem negociação prévia fazendo com que os mesmos se recusem a voar nos seus períodos de folga. Essa medida autoritária tem provocado situações hilariantes na empresa, como voos a serem tripulados por dois Comandantes.

Depois veio a reunião com as agências de viagem em que, no cimo da sua arrogância, não cumpre o contrato anteriormente assinado, não negocia mas sim impõe a anulação das comissões pela venda de bilhetes de passagem e, arvorando-se em Autoridade Aeronáutica, fixa a seu bel prazer em 45 euros por bilhete as TSF (Tax Service Fees).

MEDIDAS UNILATERAIS E EMPOLAMENTO DE CUSTOS

Apesar de tudo, é na área comercial que se verificam as maiores "gaffes" de Gilles, erros que têm tido efeitos directos no aumento dos custos operacionais da empresa. Não seria de esperar outra coisa: quem junta na área do handling outras áreas puramente comerciais, dificultando o link entre o marketing e essas áreas, dificilmente poderia obter outros resultados que não os desastres comerciais que têm sido os seis meses de gestão de Gilles.

O posicionamento do Boeing no Sal revela-se desastroso. A diminuição acentuada das receitas tem sido superior à previsão da diminuição dos custos do combustível no eixo Sal/Praia. A qualidade do serviço e do tráfego deterioraram-se significativamente. Depois que com a inauguração do ADP a TACV passou a oferecer voos directos Praia/Amsterdam e Praia/Paris, regressa-se novamente à formula antiga de voos via Sal e feitos muitas vezes em ATR. Os números estão aí e não deixam ninguém mentir: depois do posicionamento do Boeing no Sal, a média de passageiros que entrava

Fernando Gil Évora



Parece claro e evidente que o "timing" de Gilles chegou ao fim! O gestor chegou em Dezembro e encontrou uma empresa e uma sociedade dispostas a colaborar com ele na tentativa de encontrar a melhor solução para uma empresa estratégica, que todos nós amamos. Contrariamente ao esperado, Gilles não negociou, impôs; impôs as suas condições draconianas aos agentes de viagem; fintou o Sindicato, espalhou o medo na empresa, acomodou os trabalhadores em espaços exíguos brigando com o seu brio profissional, espezinhou a dignidade dos trabalhadores e das suas classes profissionais, chamou-os de burros, comparou pessoas a animais, não respeitou contratos, cancelou-os e vai responder em Tribunal e, como se isso não bastasse, seis meses depois, a empresa continua bem pior do que aquela que ele encontrou em Dezembro de 2006 e com o seu património na auto-estrada do descalabro!

semanalmente em Paris e Amsterdam passou de 112 para 49. E vamos a ver depois do Verão qual será, a tendência, uma vez que após a introdução dos voos directos da TAP Lisboa/Praia co certeza será qualitativa e economicamente, melhor fazer o percurso Amsterdam/Lisboa/Praia ou ainda Paris/Lisboa/Praia pela TAP.

Em relação ao percurso Praia/Boston, este passou a ser feito via Las Palmas aumentando as horas de voo e queimando uma tripulação. Aparentemente existe uma confusão clara de Gilles em relação ao porquê de se ter optado por essa modalidade!? Num comunicado endereçado aos funcionários da TACV a 7 de Junho, Gilles justifica a opção Las Palmas como uma "escala técnica" "por forma a assegurar a plena utilização da capacidade do aparelho em termos de passageiros, carga e bagagens". Mas logo a seguir cai em contradição quando diz que já solicitou ao Governo espanhol os direitos de tráfego entre Las Palmas e Boston. Se já solicitou direitos de tráfego, então Las Palmas não é uma escala técnica mas sim uma escala comercial onde vão sair e entrar passageiros. Bem, apesar disso e até que venha essa autorização (em aviação obtêm-se as autorizações e só então mudam-se os percursos e nunca o contrário) essa alteração continuará a pesar nos cofres da empresa, pelo menos devido ao facto de se ter de levar duas tripulações e ainda não se vislumbrar passageiros nem direitos de tráfego entre Las Palmas e Boston.

Poderíamos continuar aqui a dissertar sobre essas más opções comerciais de Gilles. Apesar de pretender passar a mensagem de que está a desenvolver algum plano comercial em concertação com os quadros da empresa ("os gestores comerciais da empresa estão actualmente a garantir o volume de passageiros para apoiar esta importante expansão"), a verdade é que Gilles tem feito tudo sozinho, não consultando ninguém pois entende que é o maior conhecedor da empresa. Aliás, só isso explica algumas das anedotas de Gilles e do seu plano de expansão comercial que, entre outras, prevê voos diários para Fortaleza!!! Essa é de bradar aos céus mesmo! A TACV perdeu mais de 11.000 passageiros no primeiro trimestre de 2007 quando comparado ao mesmo período de 2006 e só a linha de Fortaleza perdeu mais de 6.000 passageiros e o homem ainda sonha em voos diários alimentados por turistas italianos e franceses! E porquê Sal - Fortaleza e não Praia - Fortaleza se os voos são alimentados essencialmente por tráfego de Santiago?

Para terminar esta ligeira análise comercial, queria fazer referência a duas recentes medidas tomadas por Gilles e que a curto-médio prazo provocarão um rombo autêntico nos cofres da empresa e co certeza o homem já não estará cá para sofrer os efeitos.

1º a mudança da agência do Plateau para o aeroporto, medida a todos os títulos despropositada e que briga com a própria imagem institucional da empresa; só em Cabo Verde é que a companhia de bandeira não tem uma agência no centro da cidade; não sabemos se em Mindelo acontecerá o mesmo, mas veremos o que isso representa em termos de diminuição líquida de receitas e aumento de custos com as TSF;

2º a rescisão unilateral do contrato de handling que a TACV tinha até 2009 em Lisboa com a Ground Force, e a assinatura de um novo contrato com a Portway. Com o processo já no Tribunal, não nos admiremos se a TACV daqui até 2009 tiver de pagar dois contratos de handling.

O DESNORTE DA TUTELA

Chegada a esta fase é evidente que o agravamento da situação da transportadora aérea já é do conhecimento do governo. Importa no entanto debruçarmo-nos um pouco sobre esta questão a fim de tentarmos perceber qual poderá ser o epílogo deste romance. Primeiramente, podemos notar que existe um completo (des)conhecimento da realidade da TACV por parte de certos governantes que tentam através da comunicação social transmitir ao País a ideia de que tudo está a correr às mil maravilhas. Veja-se a entrevista do Ministro da Economia e Competitividade, José Brito, ao Jornal **A Semana** de 23 de Março do corrente. Questionado sobre as pressões ou não do Banco Mundial em relação às empresas a privatizar, respondeu: "Era o caso da TACV que obrigava o Estado a financiar-lhe o défice. Com a melhoria da gestão da TACV, temos indicação de que em três meses conseguiu-se poupar 10 milhões de dólares, significa que a coisa está encaminhada. Já se fala numa gestão positiva neste ano de 2007"! Acredito que o Ministro queria dizer 10.000 contos e acabou por dizer 10 milhões de dólares (cerca de 830.000 contos)!! Só pode ser, pois esta gestão apenas conseguiu poupar nos salários das 80 pessoas que foram despedidas (cerca de 2.500 contos/

mês) e possivelmente poderá poupar custos em combustível, mercê do novo contrato assinado. Tirando isso, ainda está por contabilizar o acréscimo de custos com ajudas de custo, bilhetes, despesas de representação e quebras de contrato destes últimos seis meses de gestão.

Em todo este processo, é da parte da tutela que têm vindo os maiores sinais de preocupação. Manuel Inocêncio tem procurado transmitir a ideia de que tudo está a correr bem, dentro do previsto e que tem a situação sob controlo. Nas suas intervenções fala de ganhos conseguidos, de planos de expansão, de melhorias de gestão, enfim fala de uma TACV que pura e simplesmente não existe! A TACV de que Manuel Inocêncio fala é uma TACV virtual, é a TACV dos relatórios da Sterling e não a TACV real do nosso dia-a-dia. A tutela não tem sido cuidadosa nas análises que tem feito sobre a gestão da empresa, e só assim se pode entender um Ministro chegar ao ponto de sancionar as viagens semanais e as constantes ausências do gestor, algo que toda a gente condena. Isso é politicamente inadmissível. Mesmo que fosse a favor, a tutela deveria evitar comentar o assunto, pois um gestor que em cada quinze dias permanece 1 ou 2 dias úteis no País, se tanto, se tem o apoio explícito da tutela, então é que não pára cá mesmo!! Essa gestão virtual de Gilles é condenada por todos os quadrantes da empresa e da sociedade, pois não há argumento possível que possa justificar tanto passeio na Europa e no mundo. Enfim, pode-se analisar as suas ausências sob várias vertentes possíveis, mas os modernos manuais de gestão mostram que a ausência continua a ser a melhor forma de se camuflar a incompetência.

O COMUNICADO DA CHANTAGEM...

O comunicado de Gilles do dia 07 de Junho deve ser entendido como o comunicado do desespero. A sua Direcção desmorona-se e pela primeira vez. Gilles sente que o chão está a faltar-lhe debaixo dos pés e precisa

Apesar de tudo, é na área comercial que se verificam as maiores "gaffes" de Gilles, erros que têm tido efeitos directos no aumento dos custos operacionais da empresa. Não seria de esperar outra coisa: quem junta na área do handling outras áreas puramente comerciais, dificultando o link entre o marketing e essas áreas, dificilmente poderia obter outros resultados que não os desastres comerciais que têm sido os seis meses de gestão de Gilles.

de começar a arranjar os bodes expiatórios. O referido comunicado tem explícito um tipo de chantagem que não pode ser tolerada em Cabo Verde, seja qual for o governo que esteja em funções. A chantagem é clara: ou as associações profissionais da TACV aceitam o que eu quero ou então vai ser o descalabro e a falência!! Isso é um tipo de chantagem que deve ser condenado, se não pela tutela, então pelo governo! Gilles tem de saber que está a trabalhar num País de gente pobre mas séria e que acima de tudo prezam o seu trabalho e a sua dignidade. E isso é algo de que nenhum caboverdiano pode abdicar.

Parece claro e evidente que o "timing" de Gilles chegou ao fim! O gestor chegou em Dezembro e encontrou uma empresa e uma sociedade dispostas a colaborar com ele na tentativa de encontrar a melhor solução para uma empresa estratégica, que todos nós amamos. Contrariamente ao esperado, Gilles não negociou, impôs; impôs as suas condições draconianas aos agentes de viagem; fintou o Sindicato, espalhou o medo na empresa, acomodou os trabalhadores em espaços exíguos brigando com o seu brio profissional, espezinhou a dignidade dos trabalhadores e das suas classes profissionais, chamou-os de burros, comparou pessoas a animais, não respeitou contratos, cancelou-os e vai responder em Tribunal e, como se isso não bastasse, seis meses depois, a empresa continua bem pior do que aquela que ele encontrou em Dezembro de 2006 e com o seu património na auto-estrada do descalabro!

O espaço de manobra de Gilles terminou. Ao Governo só restam duas opções: deixar Gilles e correr o risco de chegar a Dezembro sem nada para privatizar e uma situação laboral insustentável, ou cancelar o contrato com a Sterling (que nunca foi do agrado do Banco Mundial) e renegociar tudo de novo e partir para uma nova fase, sempre salvaguardando os interesses da empresa.

A questão da frota

Um dos pontos de maior atrito entre Gilles e as classes profissionais da TACV tem sido a questão da (tentativa de) mudança de frota. Com efeito, sem que nada o fizesse prever, Gilyto iniciou conversações com a Airbus no sentido de introduzir um A320 ou A319 (aeronave com capacidade para 150 passageiros) na linha Praia/Lisboa. O argumento básico apresentado pelo gestor foi o facto da TAP pretender entrar nessa linha com um avião A320. Essa decisão contudo não colheu nenhum apoio dentro da empresa.

O contrato assinado entre o Governo e a Sterling em nenhum momento permite uma intervenção deste tipo, ou seja a introdução e/ou a renovação da frota existente. Nem faria sentido pois introduzir um novo aparelho nesta fase é condicionar sobremaneira o futuro sócio da empresa. O contrato da Sterling é de 1 ano e visa a preparação da empresa para a privatização. Mas independentemente deste facto, até esta data Gilles não realizou nenhum estudo económico de viabilidade sobre a introdução desse aparelho, e, mais importante, qual seria o seu impacto na actual estrutura financeira da TACV. Não fez, pois se tivesse feito algum tipo de estudo, já teria abandonado essa ideia, uma vez que introduzir um equipamento diferente nesta altura do campeonato é simplesmente condenar a empresa à insolvabilidade. As razões são várias.

A TACV é uma empresa que está modelada para a Boeing, fruto de uma história que começou em 1996 com a aquisição do primeiro Boeing 757 B.Leza, continuou com a aquisição do segundo Boeing Emigranti em 2004 e que teve outros desenvolvimentos particularmente quando em 2001-2002 esteve um Boeing 737 também ao seu serviço na operação CEDEAO. Isto significa 11 anos de investimentos em formação, manuais, treinos nas áreas técnicas, estruturas operacionais, peças sobressalentes, peças em stock, etc. que agora se pretende pôr em causa. Como se isso não bastasse, todo o processo de certificação junto da aeronáutica civil teve por base o Boeing e é legítimo duvidar que a Sterling, sem nenhuma experiência no campo da certificação, algum dia venha a conseguir essa certificação em relação ao Airbus.

Resumindo, se Gilles pretende introduzir um avião na

frota tem de arranjar outro argumento que não a questão da TAPstar a introduzir um equipamento desse tipo ou o A320 ter um leasing mensal mais barato. As contas têm de ser feitas de uma forma integrada e introduzir um equipamento diferente significa investimentos em formação, peças, manuais, etc. algo que a TACV não pode suportar neste momento. A lógica, caso a TACV tivesse mesmo necessidade de introduzir um outro equipamento mais pequeno, seria introduzir uma aeronave da mesma família, um Boeing 737-400/500/600, etc. evitando investimentos avultados, ganhando economias de escala e aproveitando toda a "familiaridade" que o pessoal técnico da empresa já possui com a Boeing.

Mas esta questão é mais um exemplo de como Gilles não conhece o mercado da TACV. A linha de Lisboa desde há muito está consolidada entre essas duas companhias e não será a introdução de um A320 da TAP para a Praia que provocará qualquer variação sensível na quota de mercado de cada operador. As variações dar-se-ão apenas devido à qualidade do serviço, pois as próprias tarifas são iguais.

Mas o Boeing 757 é um avião mais competitivo que o A320 sob todos os aspectos. Tem uma maior capacidade de passageiros e carga, proporciona maiores receitas, pode (potencialmente) ganhar mais mercado, faz Fortaleza e Boston, pelo que, resumindo, é um produto de qualidade superior. Para quê posicionarmos um avião igual ao da TAP se na realidade podemos oferecer um produto bem melhor?

Não se pode vir somente com um argumento de que o valor do "leasing" do A320 ou do A319 é mais barato, pois esse pode não ser o único factor determinante numa análise custo-benefício, principalmente a curto-prazo. A TACV tem necessidade de equilibrar o seu cash-flow e isso tem de ser conseguido também através de um aumento de receitas. O 757 oferece custos de manutenção por assento mais baixos, consome menos combustível por assento e o mais importante, proporciona maiores receitas por voo. Daí que, pergunta-se, se esta tentativa de renovação da frota não é baseada em critérios económicos ou de competitividade, que outros factores estão por trás deste "finca-pé" de Gilles em querer introduzir à viva força um A320 ou A319 em Cabo Verde?

Por outro lado, a Boeing tem tido uma presença assídua em Cabo Verde e na TACV em particular. Recentemente, em 2006 concluiu-se o estudo para a renovação da frota da TACV a médio-prazo e que foi realizado com a assistência da Boeing. O mesmo apontava para a importância da introdução de um avião de médio porte tipo Boeing 767-200-ER ou Boeing 767-300, ou seja aviões que pudessem oferecer um serviço de maior qualidade nos percursos Praia/Fortaleza, Praia/Boston e mesmo o Praia/Lisboa, pela sua maior capacidade de carga, passageiros e por ser um wide-body! Esse estudo é uma prova de que a TACV precisa de crescer comercialmente e não de diminuir. A Boeing também prestou toda a assistência ao Governo de Cabo Verde (diga-se AAC) no que diz respeito à adesão à Convenção de Cape Town (Sistema de garantias na aquisição de aeronaves) providenciando todo o tipo de informações e dados tendo em vista a conclusão do processo com sucesso. Sem esquecer todo o trabalho que essa mesma empresa desenvolveu junto da Autoridade Aeronáutica Civil para a certificação do ETOPS.

Resumindo, um rol de investimentos que o País e a transportadora aérea já realizaram ao longo de anos e que agora não pode ser posto em causa por um gestor que tem apenas um ano de contrato. Ademais, parece lógico que quem tem a pretensão hoje de introduzir um A320 ou A319 numa frota onde já existem 2 Boeings, co certeza a médio prazo pretenderá substituir os 757 por um outro aparelho similar da família Airbus. Só que não sabemos qual será? O A340 é grande demais e o A310 é um avião que já passou à história. E é entre a capacidade destes dois que estão as necessidades da TACV!!

Por tudo, isso parece claro que a Sterling nunca terá o aval do governo para a introdução de um Airbus neste mercado. Aliás, acaso Gilles tivesse em primeiro lugar solicitado autorização ao governo antes de iniciar as conversações com a Airbus, co certeza este folhetim da frota não teria passado disso mesmo, de um folhetim, pois nem o governo nem a tutela lhe dariam essa permissão e ter-se-ia evitado uma série de "conflitos" profissionais que só prejudicam a performance da empresa!

TURISMOS

EMBARGO DA PARTE SOCIAL DO “PEDRA DE LUME MARINA & GOLF RESORT”



Stefanina Group retoma obras à revelia da CMS

A ausência das autoridades municipais da ilha do Sal na cerimónia de lançamento da primeira pedra do projecto “**Pedra de Lume – Marina & Golf Resort**”, presidida pelo primeiro-ministro, José Maria Neves, era o presságio de que o acto não seria pacífico. E a bomba veio imediatamente a seguir com a Câmara presidida por Jorge Figueiredo a decretar o embargo da parte social da obra. Este é apenas o primeiro episódio de uma novela que promete produzir vários capítulos, inclusive porque a Turinvest Holding diz que vai retomar as obras ainda hoje, sexta-feira.

O comunicado emitido pela Câmara do Sal, em que esta diz que foi colhida de “**surpresa**” pelo lançamento da primeira pedra do projecto “**Pedra de Lume – Marina & Golf Resort**”, foi como um balde de água fria na alma da população salense, particularmente na dos moradores da pequena localidade que, desde sábado, têm destacado os benefícios que um projecto com esta envergadura representa para o desenvolvimento daquela região. Nesse anúncio, recorde-se, a edilidade questiona o processo de aprovação do Resort, nomeadamente a emissão pela CI - Cabo Verde Investimentos de alvarás de licença de construção. Jorge Figueiredo vai ainda mais longe e decreta o embargo total aos trabalhos de construção.

Mas este embargo decretado pela CMS irá passar, tudo indica, ao lado dos promotores do empreendimento. Andrea Vita Finzi que falou ao **Cifirão** em substituição de Andrea Stefanina – ausente no exterior-, confirma que, após recepção da nota a embargar a parte social da obra, suspenderam os trabalhos e entraram em contacto com a CI para saber os procedimentos a seguir. “A resposta da CI permite-nos reiniciar os trabalhos, porque garante que estamos em plena legalidade. Vamos retomar os trabalhos hoje, sexta-feira.

O “**Pedra de Lume – Marina & Golf Resort**”, afirma, representa o maior investimento privado de sempre em Cabo Verde. Orçado em 290 milhões de euros, o projecto, concebido pela Stefanina Group, divide-se em duas partes, a comunitária e turística. A comunitária integra uma escola, jardim infantil, campo de futebol, postos de saúde e policial, centro de convívio e 70 apartamentos. A turística é composta por dois hotéis, campo de golfe, marina para barcos de turismo, cais para pescadores, zonas lúdicas e para agroturismo e unidades de imobiliária turística constituída por vilas e apartamentos.

290 milhões de euros

é quanto o grupo Stefanina vai investir no projecto Pedra de Lume - Marina & Golf Resort

Trata-se de um empreendimento turístico e imobiliário que, segundo o prospecto do projecto, foi concebido como um pólo integrado do ponto de vista arquitectónico, humano, histórico, cultural e natural e ocupará uma área global de 1200 hectares de terreno, dos quais apenas 400 hectares, cerca de 35%, são para construção física. A nível da estrutura, prevê-se uma urbanização dotada de modernos equipamentos, a nova vila residencial de Pedra de Lume destinada ao realojamento condigno dos residentes, um hotel cinco estrelas, um centro de thalassa, apartamentos, vilas, um campo de golfe com 18 buracos, complexo desportivo, marina, centro multi-uso, auditório, museu, galeria de artes, teatro e jardins tropicais. Tudo isso representa, em termos de impacto social, entre 500 a 900 postos de trabalho na fase de construção e cerca de 1300 na fase operacional. O término dos trabalhos, que arrancaram no último sábado, 30, com o lançamento da primeira-pedra pelo primeiro-ministro, está previsto para Julho de 2011.

RESORT DE LUXO

Projecto turístico e imobiliário de luxo, “**Pedra de Lume – Marina & Golf Resort**”, emergirá dos terrenos adquiridos pelo Stefanina Group à sociedade francesa Salins du Cap Vert em 1998 recorda-se que a aquisição desses terrenos também não foi um projecto pacífico e já fez rolar muita tinta em Cabo Verde, tendo em conta que o Estado reivindicava a propriedade dos terrenos. Segundo informações veiculadas pelos promotores, o luxuoso Resort comportará um hotel cinco-estrelas com 100 quartos, mais de três mil habitações, entre vilas

e apartamentos, uma marina para embarcações de recreio, campo de golfe, zona verde e agrícola. O empreendimento terá ainda uma zona central com restaurantes, lojas, bares, zonas de lazer, spa com centro de medicina curativa, museu e galeria de artes.

É o maior e mais importante projecto realizado pela Turinvest Holding nos seus 14 anos de vida em Cabo Verde. Do seu portefólio constam inúmeros empreendimentos, desde a hotelaria à indústria, passando pela construção civil e por inúmeras empresas e unidades. O Holding que é um conglomerado de 14 empresas, conta com cerca de 700 colaboradores, está sediada na vila turística de Santa Maria, ilha do Sal, e subscreeve um capital social de um milhão de contos cabo-verdianos. O “**Pedra de Lume – Marina & Golf Resort**”, dizem os seus promotores, pretende ser um projecto que, em sinergia com as infra-estruturas turísticas e unidades hoteleiras existentes e em construção na ilha, contribuirá para o aumento da capacidade de acolhimento e diversificação da oferta turística no mercado internacional.

Na fase de construção, os trabalhos serão suportados pelo sector industrial do Grupo Stefanina, envolvendo ainda, enquanto fornecedora, a empresa Cabocem e as empresas Engeco e Inteco – Indústria e Tecnologias de Construção. Esta última empresa, a Inteco – Indústria e Tecnologias de Construção, sediada na Palmeira, introduz no mercado, com este projecto, o sistema ABS – Advanced Building System, uma tecnologia de construção anti sísmica, baseada na pré-fabricação em EPS, que permite reduzir em 50% a utilização de inertes, com ganhos consideráveis de produtividade e aceleração do tempo de execução das obras.

Constança de Pina



Victor Fidalgo diz que presidente da CMS quer “bloquear” resort

O responsável máximo da Cabo Verde Investimentos acusou o presidente da Câmara Municipal do Sal de tentar bloquear a construção do resort de Pedra de Lume, na ilha do Sal, “por razões que não são institucionais”. Victor Fidalgo garante “que não é verdade que a CMS não soubesse da existência do projecto”, revelando correspondência trocada, nos últimos dois meses, entre o grupo Turinvest e a autarquia.

Num comunicado que emitiu na passada segunda-feira, a CMS refere que a autarquia foi colhida de “surpresa” pelo acto de lançamento da primeira pedra do resort de Pedra de Lume, que aconteceu no sábado, 30, com a presença do primeiro-ministro. Nesse documento, questiona-se o processo de aprovação do projecto, nomeadamente “a emissão pela CI-Cabo Verde Investimentos de alvarás de licença de construção”.

Respondendo a estas afirmações, Victor Fidalgo disse, em conferência de imprensa, que tudo não passa de “um certo espectáculo do presidente da CMS” e de “loucura institucional”.

O presidente da CI considera que a Polícia Judiciária ou a Procuradoria-Geral da República devem investigar porque razão Jorge Figueiredo está a “mentir publicamente”, ao afirmar que não sabia da existência do projecto para um resort em Pedra de Lume. “Não é verdade que ele não soubesse. Ele quis bloquear o projecto por razões que não são institucionais e que devem ser investigadas”, afirmou Fidalgo.

Para sustentar as suas declarações, o presidente da CI mostrou aos jornalistas cartas trocadas entre a CMS e a Turinvest

Holding (grupo Stefanina), provando que a autarquia salense tinha conhecimento do projecto.

Numa missiva assinada pelo director de gabinete da Direcção dos Serviços de Infraestruturas e Urbanismo da autarquia, e com data de 8 de Junho de 2007, a Câmara do Sal desvincula-se de qualquer responsabilidade pelos “terrenos em questão”, uma vez que “estão integrados em Zonas de Desenvolvimento Turístico Integral, sujeitos a restrições estabelecidas em legislação especial aplicável às Zonas Turísticas Especiais”.

O documento diz ainda que “nenhum pedido de loteamento foi submetido à Câmara Municipal do Sal”, acrescentando que “ainda que tivesse sido submetido, esta operação estaria inviabilizada por lei”.

A semana online teve ainda acesso a oito cartas enviadas pela Turinvest para o presidente da Câmara do Sal, requerendo, entre outras coisas, a aprovação do projecto arquitectónico social no Projecto de Pedra de Lume.

Uma das cartas, datada de 7 de Maio de 2007, refere que a Turinvest Holding requereu à Câmara do Sal, a 20 de Outubro de 2006, a aprovação do Plano de Desenvolvimento Urbano de Pedra de Lume, mas “passados 120 dias desse requerimento” não tinha ainda obtido qualquer resposta da autarquia. A mesma situação é descrita nas outras sete missivas, relativamente a diferentes partes do projecto que carecem de aprovação da CMS, mas que não receberam até à data deferimento.

De qualquer modo, ao afastar-se de qualquer responsabilidade na aprovação

dos projectos, como diz a nota enviada pela CMS à Turinvest, só “restava à CI assumir as suas responsabilidades, preenchendo o vazio deixado pela autarquia”, e licenciando o projecto, explica Victor Fidalgo. “A CMS ignorou durante muito tempo os pedidos do grupo Stefanina”.

Segundo garante, a CI tem competência para licenciar projectos imobiliário-turísticos (decreto-lei 7/2004, de 11 de Outubro, que regula os estatutos da CI), mas não a usa por uma questão de respeito institucional.

Fidalgo disse ainda que o Governo está muito satisfeito com este projecto e que a população de Salinas não vai ser alojada em guetos, mas em casas dignas, que vão reactivar a zona de Pedra de Lume.

“A questão social sempre fez parte do projecto e já aparecia na Convenção de Estabelecimento assinada com o Governo”, explica um dos responsáveis do grupo Stefanina.

“A comunidade daquela zona vive em condições muito precárias. Quase 70 por cento das casas não têm, por exemplo, casa de banho. E vamos realojá-las no nosso parque habitacional, em casas dignas e novas”, refere a mesma fonte, adiantando que a parte comunitária do projecto resulta de um investimento na ordem dos 400 mil contos. “Julgo que é a primeira vez que se dá uma contrapartida tão avultada para a construção de um empreendimento turístico”, conclui.

Para abastecer esta mini-cidade, que vai nascer até 2011 em Pedra de Lume, serão construídas infra-estruturas de raiz como uma rede de esgotos, de abastecimento de água, a electrificação e estradas.

DESCRÉDITO

DAS INSTITUIÇÕES

Os episódios que levaram embargo do resort de Pedra de Lume repetiram-se esta semana, na ilha de São Vicente com a edilidade mindelense a mandar suspender as obras da Marina do Mindelo por alegadamente conter elementos que não constam do projecto inicial. O Instituto Marítimo e Portuário (em instalação), que tinha licenciado a obra, reagiu de imediato e mandou prosseguir os trabalhos de construção da marina, ao abrigo do decreto-lei 166/70.

Coincidência ou não, o novelo que se desenrola em São Vicente é uma cópia fidedigna da polémica da ilha do Sal, envolvendo o Câmara Municipal, o Stefanina Group e a CI. Só que em São Vicente os actores são outros, Câmara Municipal, Marina do Mindelo e IMP. No caso de São Vicente, Silvestre Évora, conselheiro jurídico do IMP, confirma que o instituto reagiu de imediato ao embargo e mandou prosseguir os trabalhos. “O IMP entendeu ainda responsabilizar a CMSV pelos prejuízos causados”, completa.

É que, de acordo com este jurista, por lei a Câmara Municipal de São Vicente não pode embargar uma obra licenciada pelo Estado, principalmente se esta for construída em terreno público, no caso, numa zona portuária. “Nessa zona, a lei comum e a própria lei que regula a concessão das licenças retiram competências à Câmara Municipal. Por isso a Câmara de São Vicente não pode embargar obras autorizadas pelo Estado nos seus domínios”.

Respaldoando-se na lei do Estado, Silvestre Évora diz que o IMP está tranquilo e não teme as afirmações da presidente Isaura Gomes, que fala em “terrorismo psicológico” e “perseguição”, vindos das bandas do Governo. Gomes alerta ainda as autoridades nacionais para a possibilidade da sociedade civil reagir mal à posição do IMP e garantiu que o elenco camarário já deliberou “não aceitar este atropelo” pelo que tudo vai fazer para “repor a legalidade”.

Silvestre Évora desmonta, no entanto, as declarações da edil mindelense ao afirmar que o projecto foi enviado à CMSV para efeito de parecer e nunca mereceu sequer uma resposta. Évora garante ainda que nas várias reuniões realizadas, a Câmara optou sempre por nada dizer. E foi esse silêncio da CMSV que terá levado o IMP a interpretar a posição da Câmara como um deferimento tácito, que agora esvazia os poderes que a Câmara Municipal de São Vicente acredita possuir.

Trata-se, no fundo, de uma questão que não beneficia o país. E contém um perigo: o de esvaziar a autoridade que, nestes casos, cada galo no seu poleiro deve preservar. Sob pena de um ou outro sair humilhado, perder a autoridade, e, pior, entrar-se no caminho perigoso da desobediência civil. E como em guerras do género não há vencedores nem vencidos, nem o governo nem o poder local podem sair de rastos nessa querela, é bom que cada um avalie bem, pese com cuidado o seu poder, mida a sua área de intervenção. Para juntos salvaguardarem esse Estado de Direito, que quer atrair investimento externo e tem os seus poderes muito bem definidos na Constituição da República. Se não, é o “quero posso e mando” só cabível numa república-das-bananas. É que, com essa postura, o investidor fica desamparado, e até o tribunal deliberar sobre a matéria os prejuízos serão incalculáveis. “No fundo, o que se consegue com esta atitude, é o descrédito das instituições Cabo-verdianas”.

EMPRESAS

BCN inaugura novo centro de empresas

O Banco Cabo-verdiano de Negócios (BCN) inaugurou o seu centro de empresas na passada terça-feira, 3, na Praia, serviço que está direccionado para o aconselhamento financeiro personalizado às empresas. O objectivo é, segundo o presidente do conselho executivo, Abraão Lima, “**promover, negociar e decidir todas as operações de prestação de serviços ou de captação de recursos das empresas**”.

Num contexto nacional em que existem cerca de sete mil empresas, que empregam 30 mil trabalhadores, sendo que “**começa a surgir um grande fluxo financeiro, as empresas precisam de produtos e serviços adequados às suas especificidades**”, afirmou Lima. A iniciativa insere-se no quadro da política comercial do BCN que pretende “**a satisfação do cliente através de um serviço de qualidade**”.

Segundo os responsáveis do BCN, esta instituição financeira surge como uma alternativa às empresas no que toca ao financiamento de projectos, depósitos, poupanças, transferências, prestação de pagamentos de serviços. O novo centro de empresas oferece produtos e serviços como empréstimos, remessas, créditos documentados e outras comodidades.

O centro está situado na Avenida Amílcar Cabral, no Plateau, Praia, tem um balcão próprio e áreas diversas, sendo que os serviços serão assegurados por dois funcionários de segunda a sexta-feira.

Enacol tem nova e moderna área de serviço em São Vicente

A Enacol - Empresa Nacional de Combustíveis inaugurou ontem, quinta-feira, 5, um novo posto de venda na estrada de Ribeira de Julião, em São Vicente. Este novo posto de venda é uma estrutura moderna e ampla que, segundo o departamento de marketing da empresa, espelha a vontade da Enacol em melhorar cada vez mais o seu desempenho adequando-o à medida das necessidades dos seus clientes.

O novo posto de combustível da Enacol, que resulta da ampliação e remodelação de uma antiga estação, tem uma área de serviço ampla e arejada, um espaço de lavagem e lubrificação e reforçado com mais duas bombas de venda de combustíveis e uma área de venda do gás em garrafas.

A defesa ambiental está devidamente salvaguardada. É que o espaço contempla uma unidade de tratamento das águas residuais com filtros que evitam a passagem de hidrocarbonetos para a via pública. A ligação entre a arquitectura dos edifícios e o espaço envolvente foi outra preocupação da Enacol agora vangloria-se com a obra feita, afirmando que o novo posto de combustível está devidamente inserido no meio cidadão mindelense.

No decurso da cerimónia de inauguração desta infra-estrutura, a Enacol comprometeu-se perante os presentes a apadrinhar a escola do Ensino Básico Integrado de Campim, financiando a remodelação das suas casas de banho e a construção de uma escada de acesso ao depósito de água.

CP

Ilhas mais próximas a partir de segunda-feira



A viagem inaugural dos dois catamarãs da Moura Company está prevista para segunda-Feira, dia 9. O “**Auto Jet**” com capacidade para 222 passageiros opera a partir de São Vicente, fazendo as ligações entre a ilha do Monte Cara, Santo Antão e São Nicolau enquanto o “**Jet Caribe**”, que trabalha a partir da Praia, vai fazer as ligações Santiago-Fogo, Fogo-Brava, Maio e Sal-Boavista.

As duas embarcações sofisticadas têm ar condicionado, televisores internos, várias componentes electrónicas, são ultra rápidas e pretendem revolucionar todo o sistema de transportes marítimos em Cabo Verde. Assim, os catamarãs com alta velocidade podem em apenas duas horas ligar São Vicente e São Nicolau, o Fogo e a Brava em 35 minutos, São Vicente e Santo Antão em 30 minutos e

222 passageiros é a capacidade do Catamarã “**Auto Jet**”

Praia e Maio em uma hora.

As embarcações devem apresentar custos de funcionamento bastante elevados, entretanto os preços seguirão as normas ditadas pela ARE (Agência de Regulação Económica). Assim, os preços dos bilhetes ida e volta ficam por 1300\$00 entre São Vicente e S.Nicolau, a viagem Praia/Sal custa 3.870\$00, Praia/Fogo tem um custo de 3.220\$00, Praia/Maio, 1550\$00, Sal/BoaVista, 1.600\$00, Sal/S.Vicente custará 3.870\$00 e Praia /S.Vicente, 4.890\$00.

Os bilhetes de passagem po-

dem ser adquiridos na cidade da Praia, na secção dos transportes marítimos da Moura Company em Achada Santo António, na agência Solatlântico, nos postos de venda da empresa no Plateau e no Porto da Praia. Nas outras ilhas os bilhetes serão vendidos pelos agentes da Moura Company.

A tripulação do “**Auto Jet**” é constituída por nove pessoas e a do “**Jet Caribe**”, por 11 efectivos. Neste momento são todos estrangeiros mas estima-se que nos próximos seis meses comece a formação do staff nacional.

Missão do FIDA em São Nicolau

Uma missão do Fundo Internacional de Desenvolvimento Agrícola (FIDA) chega hoje, sexta-feira, 6, a São Nicolau para avaliar a segunda fase (2004-2007) do Programa de Luta contra a Pobreza no Meio Rural (PLPR) e analisar com os parceiros locais a projecção da fase seguinte (2008-2009). A missão conclui os trabalhos nesta ilha na segunda-feira, 9.

De acordo com a Unidade de Coordenação do Programa Nacional de Luta contra a Pobreza (UCP-PNLP), a missão do FIDA permanecerá em Cabo Verde até 27 de Julho, para analisar com os parceiros locais, nacionais e internacionais,

“**os requisitos de transição para o terceiro ciclo do Programa e accionar iniciativas estratégicas conjuntas para os próximos anos, e que pressupõem, também, a sua eventual extensão a outros municípios e ilhas do país**”.

Em São Nicolau, a missão do FIDA, que far-se-á acompanhar do Coordenador da UCP-PNLP, José Maria Veiga, tem agendado visitas a todas as localidades onde existem associações comunitárias de desenvolvimento e um Atelier Regional onde participam os membros da Comissão Regional de Parceiros (CRP) e outros parceiros locais.

Saldo positivo no INPS

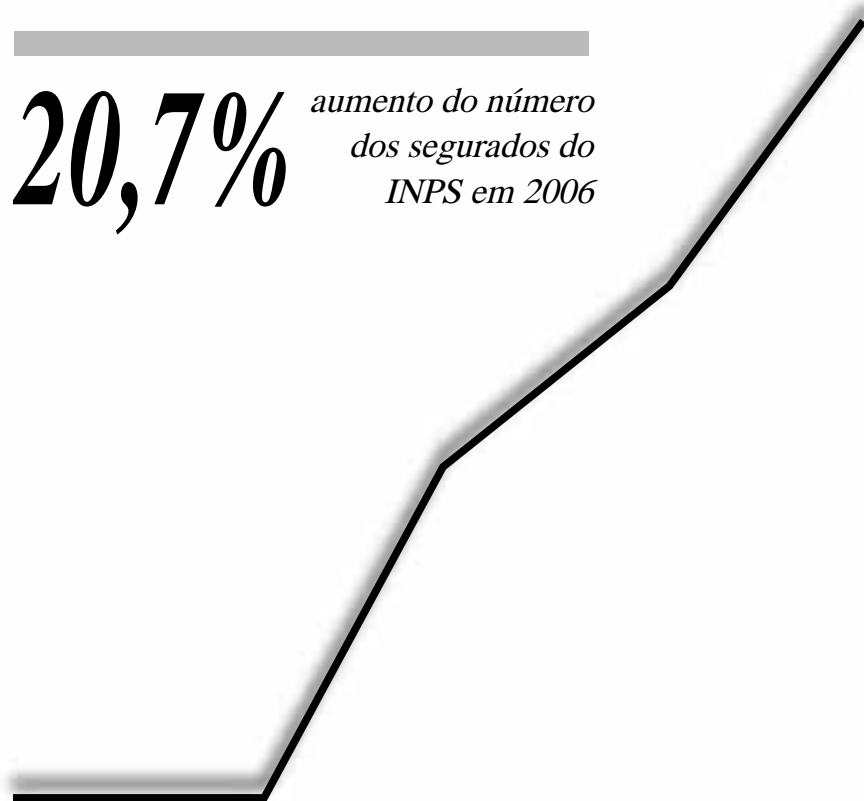
O INPS apresentou resultados positivos no seu Relatório e Contas de 2006, registando um aumento do número de contribuintes na ordem dos 4,7 por cento. Já no ramo dos segurados foi o que mais cresceu, com 20,7 por cento. Segundo o documento este facto deve-se, essencialmente, ao fenómeno de integração, no último trimestre daquele ano, dos agentes e equiparados da Administração Pública no regime.

As contribuições atingiram os 3.361,8 milhões de escudos, o que representa um incremento de 15,9 por cento em relação a 2005. Relativamente

a novas inscrições de segurados, o documento acrescenta que foram registadas 15 mil 560, totalizando, no final do ano, 62 mil 940 segurados. Isto também fruto da entrada dos funcionários públicos no sistema INPS.

Os resultados foram determinados, entre outros, pela expansão da actividade económica (criação de mais empresas), por um maior dinamismo e eficácia conferidos aos serviços de fiscalização e pelo reforço do trabalho de sensibilização junto de operadores económicos com obrigações contributivas face ao sistema previdencial.

20,7% aumento do número dos segurados do INPS em 2006



tome Nota

INPS com nova imagem

O INPS vai lançar a sua nova imagem institucional no próximo dia 15 de Julho, durante as Comemorações do Dia Nacional da Segurança Social, que se assinala nessa altura.

Na ocasião, o INPS convida as autoridades do país a visitar as suas instalações. Na lista de convidados constam o Presidente Pedro Pires, o primeiro-ministro José Maria Neves e a Embaixadora de Portugal em Cabo Verde, Graça Andersen Guimarães.

Essa é a data em que se realizam as Palestras "Segurança Social: Novas Políticas num Mundo Globalizado - Protecção Social para todos", que terão lugar na Praia e São Vicente. Será também assinado um acordo de cooperação com Portugal.

E AINDA

Sophieke Kappers visita Cabo Verde no âmbito de PSOM

Sophieke Kappers, especialista em programas de cooperação para mercados emergentes (PSOM), está em Cabo Verde, desde hoje, se vai numa missão técnica que prolongar-se até a próxima quarta-feira, 11 de Julho. Esta visita é um primeiro fruto das recomendações deixadas pelos participantes da missão temática organizada pelas Câmaras de Comércio de Cabo Verde à Holanda.

Durante a sua estada em Cabo Verde, Sophieke Kappers orientará palestras nas ilhas de Santo Antão, São Vicente e Santiago e desenvol-

verá encontros de trabalho com os operadores que apresentaram a sua candidatura ao PSOM.

Na missão realizada por empresários cabo-verdianos entre 31 de Maio e 7 de Junho, estes acordaram princípios de parceria com operadores holandeses para o desenvolvimento de projectos candidatos ao PSOM. Estes candidatos esperam agora receber um convite das Câmaras de Comércio para se reunirem com Sophieke Kappers. De realçar que a EVD aceitará dossiers candidatos ao PSOM até 22 de Agosto.

TAXAS DE JURO		
Data	Tipo	Taxa (%)
	Oficiais	
31-05-1999	Redesconto	8,5
26-02-2005	Cedência de Liquidez	7,5
05-09-2003	Absorção de Liquidez	1,0
02-07-2007	Mercado Monetário Interbancário 1)	6,00
04-07-2007	Taxa Base Anual 2)	3,52
Títulos da Dívida Pública		
04-07-2007	Bilhetes de Tesouro - 182 dias	3,44
24-05-2007	Obrigações de Tesouro - 5 anos	5,45

MERCADO DE INTERVENÇÃO				
Data Emissão	Tipo	Prazo (Dias)	Taxa	Montante
2007-06-28	TIM	182	4,500	400.000.000,00
2007-05-31	TIM	182	4,500	300.000.000,00
2007-07-02	TRM	14	3,750	700.000.000,00
2007-06-25	TRM	14	3,750	650.000.000,00



BANCO DE CABO VERDE

(www.bcv.cv)

TAXAS DE CÂMBIO DO DIA 04-07-2007				
País	Moeda	Unid.	Compra	Venda
CANADA	CAD	1	76,609	76,750
SUICA	CHF	100	6.656,150	6.668,926
DINAMARCA	DKK	100	1.480,393	1.483,082
EUROPA	EUR	1	110,265	110,265
INGLATERRA	GBP	1	163,180	163,483
JAPAO	JPY	100	66,110	66,237
NORUEGA	NOK	100	1.387,733	1.390,423
SUECIA	SEK	100	1.192,264	1.195,121
ESTADOS UNIDOS AMERICA	USD	1	80,970	81,172
SENEGAL	XOF	100	16,810	16,810
AFRICA DO SUL	ZAR	1	11,517	11,719

DIREITO DE RESPOSTA



Projectos e perspectivas para os portos de Cabo Verde

O aumento do número de escalas e o incremento do tráfego de mercadorias são alguns dos indicadores que levam o director técnico da Enapor, Osvaldo Lima Lopes, a apresentar uma perspectiva optimista para o sector portuário de Cabo Verde. Em jeito de exemplo, este responsável destaca o movimento de contentores nos portos nacionais, considerado hoje o cash cow (com a maior quota do mercado) e que conheceu um crescimento em toneladas de 24%, o que representa mais 10 mil contentores movimentados.

Segundo Osvaldo Lopes, o ano de 2006 registou um aumento significativo no número de escalas de navios nos portos de Cabo Verde, em mais de 9%, o que representa mais 500 barcos. A nível do tráfego de mercadorias, o crescimento chegou aos 11%, com cerca de 179.149 toneladas de carga a mais do que 2005. **“Movimentámos cerca de 1.800 mil toneladas de carga, contra 1.500 mil do ano transacto. Tivemos um aumento de contentores em 24% em toneladas (TEUS em linguagem portuária), mais 10 mil contentores. Com isso, tivemos um aumento de proventos na ordem dos 12%, o que corresponde a um crescimento de 44% nos resultados líquidos da empresa”.**

É nesse contexto que, segundo Lopes, a Enapor preparou um conjunto de projectos estruturantes para o sector portuário e que integram o Plano de Negócios 2005/2015. Este não inclui o vector mais importante da economia, o turismo, mas prevê um acréscimo de cerca de 68% da carga movimentada nos portos nacionais. E esta é, afirma, uma projecção conservadora. **“Por exemplo, na carga de cabotagem iremos aumentar de 550 para 900 mil toneladas. Para responder a esta demanda, iremos investir a partir de 2008 cerca de 3,2 milhões de contos”**, indica Lopes, que aproveita para lembrar que em 2008 a Enapor acederá ao empréstimo concedido pelo BEI para financiar o porto de Palmeira e aos fundos do MCA para a construção do porto da Praia.

Entre os projectos em curso, o director técnico da Enapor destaca a modernização e expansão dos portos da Praia e da Palmeira, a instalação de scanners nos portos Grande e da Praia em regime BOT, o projecto de transbordo do Porto Grande, os planos directores de Sal-Rei e do Porto Novo e o reordenamento da Avenida do Porto da Praia. E ainda infra-estruturas e reordenamento para o aumento da capacidade operacional dos portos de Vale dos Cavaleiros e Furna, a construção de rampas roll on roll off nos portos da Praia, Porto Novo e São Vicente e a remodelação da infra-estrutura informática da empresa.

900 mil toneladas
previsão da carga a ser movimentada
nos portos nacionais nos próximos oito anos

3,2 milhões de contos
é quanto a Enapor vai investir a partir de 2008

DESCONGESTIONAMENTO DA PRAIA

Com dois cais, (cerca de 218 e 314 metros de comprimento cada), um cais de apoio utilizado para cabotagem, quatro armazéns e uma entrada congestionada, o Porto da Praia é das infra-estruturas portuárias do país que deverá receber maior intervenção. O Porto da Praia, repete o director técnico da Enapor, precisa urgentemente de ser aumentado. **“Em 2006 movimentámos cerca de 400 mil toneladas de carga no porto da Praia. Em 2020 estamos a prever um aumento para 620 mil toneladas”**, informa Lopes.

São esses indicadores que sustentam o projecto preparado pela Enapor e apresentado ao MCC, que o financiou. A remodelação do Porto da Praia será executada em duas fases, sendo que a primeira consiste na construção de um terminal de cargas, a localizar-se nas proximidades das instalações da Shell e da Enacol na Achada Grande, numa área de 14 hectares. **“Essa área será transformada num espaço de logística e passará a ser uma zona nobre. A segunda componente é a construção de uma via de acesso, que irá**

descongestionar a entrada do porto. Esta segunda via de acesso irá passar pelo terminal de carga e ligar-se ao nó rodoviário. Dois dos três armazéns existentes deverão ser demolidos. Será ainda construído um quebra-mar”.

Na 2ª fase do projecto, será construído um parque de contentores e o cais de 218 metros será alargado para 450 metros de comprimento. Ou seja, o Porto da Praia transformar-se-á num porto moderno, que servirá o desenvolvimento de Santiago e de Cabo Verde. Todas estas obras estão orçamentadas em cerca de 53 milhões de dólares. Paralelamente, a Enapor irá promover o ordenamento da avenida que dá acesso ao porto da Praia. O concurso para a recolha de ideias já foi lançado e o objectivo é descongestionar a avenida com a construção de parques de estacionamento além de melhorar a estrada de acesso ao porto.

Em carteira a Enapor tem ainda os projectos de modernização do porto da Palmeira (Sal), que já dispõe de um pré-acordo de financiamento do Banco Europeu de Investimento, e o alargamento e a colocação de rampas roll on roll off nos portos de Vale dos Cavaleiros (Fogo) e Furna (Brava). Também está em curso os planos directores do Porto Novo (S. Antão), cuja primeira fase está avaliada em 30 milhões de euros, e de Sal Rei (Boa Vista), sendo que aqui será construído um porto polivalente.

Para acompanhar o desenvolvimento do sector dos transportes marítimos, sobretudo o transporte inter-ilhas roll on roll off, a Enapor, em parceria público - privada com a Sociedade de Transporte Marítimo (STM), está a construir rampas no Porto Grande, Porto Novo e Porto da Praia. A empresa está ainda a reestruturar a sua infra-estrutura informática, um projecto que ligará os portos de Cabo Verde, melhorará o networking da empresa que também vai montar um site profissional com E-Business, que emite e cobra facturas via internet.

Um outro desígnio importante para a Empresa Nacional de Administração dos Portos é o projecto portuário aduaneiro com scanners nos Portos da Praia e de São Vicente, que pretende satisfazer a segurança a nível do Código ISPS nesses portos. O objectivo do scanner, segundo Lopes, é reduzir o descaminho aduaneiro porque permite ver o interior dos contentores e viaturas. Este projecto representa um investimento de quatro milhões de euros, mais os custos de exploração, que rondarão os dois milhões de euro por ano.

Constância de Pina

NOTAS

Encontro sobre turismo rural no Fogo

As comunidades locais devem ser as grandes beneficiárias do turismo rural que se pretende implementar no país. Esta é apenas uma das recomendações saídas do encontro de reflexão sobre o turismo rural que aconteceu no último final de semana na ilha do Fogo e que foi promovido pela União Nacional dos Operadores Turísticos (UNOTUR).

O encontro, que decorreu sob o lema "Turismo Rural - Oportunidades e Riscos" e que defende o desenvolvimento do turismo no espaço rural, aconselhou ainda uma maior atenção à sustentabilidade e preservação do meio ambiente. Em termos práticos, por exemplo, após analisar o modelo de excursão turística que se pratica em direcção à ilha do Fogo, com a duração de um dia, os participantes concluíram que este deverá ser alongado para que os turistas possam desfrutar da ilha e das suas potencialidades.

Os promotores do evento ficaram, no entanto, surpreendidos com o grau e participação das pessoas nos trabalhos. Um sucesso que já levou a anunciar novos financiamentos para futuros encontros sobre o tema, visando debater aspectos relacionados com o desenvolvimento do turismo rural e não só.



Agenda

Cabo Verde ganha estatuto de destino turístico da China

Cabo Verde terá, a partir do próximo mês de Setembro, um estatuto de destino turístico da China, nos termos dum memorando de entendimento que vai ser assinado pelos dois países nessa altura, na Cidade da Praia. O nosso arquipélago, que participou na Feira Internacional de Turismo de Pequim (BITA), integra a lista de nove novos países, incluindo Moçambique, eleitos como destinos turísticos da China.

O estatuto de destino turístico da China permite aos cidadãos chineses viajar em grupo sem necessidade de visto de saída. A China, com uma população de 1,3 mil milhões de habitantes, é um mercado cada vez mais apetecível para atrair turistas, uma vez que o número de chineses a viajar para fora do país regista uma constante expansão, graças ao crescimento económico e às políticas de reforma e abertura ao exterior.

Breves

INE realiza Inquérito Anual às Empresas

O Instituto Nacional de Estatística já está a fazer o Inquérito Anual às Empresas (IAE) referente aos anos de 2005 e 2006. A primeira fase deste inquérito abarca os concelhos da Praia, São Vicente e Sal. As restantes ilhas, processo que deverá terminar no final do mês, a 30 de Julho.

A novidade deste ano é que a recolha de dados será feita com recurso às Tecnologias de Informação e Comunicação nas Empresas (TIC), em simultâneo com o IAE e com um grau solicitado por algumas instituições internacionais.

Durante esse período, vai estar no terreno uma vasta equipa de supervisores e inquiridores do INE, para a recolha dos questionários juntos das empresas seleccionadas. O inquérito às empresas relativo ao exercício 2005 e 2006 é realizado junto de uma amostra de cerca de 1992 empresas, das quais 1067 são grandes empresas e 925 pequenas empresas.

Esse inquérito vai recolher informações sobre o tipo de tecnologias utilizadas, o acesso e tipo de utilização relativa à Internet assim como as variáveis de custos. Tudo para quantificar a proporção das TIC na estrutura de custos das empresas.

BCV altera taxa de referência para 4%

O Banco de Cabo Verde decidiu aumentar a sua taxa de referência para 4%, decisão que entrou em vigor esta semana depois da reunião ordinária do Conselho de Administração do banco, em 21 de Junho. Depois de analisar a situação actual, nomeadamente a tendência de subida das taxas nos mercados internacionais e a constatação da necessidade de minimização do diferencial entre as taxas de intervenção do Banco Central e as do mercado europeu, o BCV optou por aumentar a sua taxa de referência para 4%.

Os Títulos de Regulação Monetária (TRM), sobre os quais incide a taxa de referência, são instrumentos utilizados pelo Banco de Cabo Verde para impor a sua política monetária.

Preços de internet baixam 20%

O preço dos serviços da Netfácil ADSL, em Cabo Verde, registou uma descida de cerca de 20% a partir do dia 1 de Julho. O novo tarifário da CV Telecom revela que a redução incide particularmente sobre a assinatura base e sobre o tráfego de download e no tráfego que ultrapasse o valor incluído a assinatura.



Conta BCN

2X

Ordenado

Em que Consiste?

. Conta de depósito à ordem em ECV, remunerada de forma automática, que tem associado um pacote de produtos e serviços:

. Solução para várias necessidades financeiras: remuneração D.O., Facilidades de crédito, serviços, isenções e bonificações;

. Permite aceder até 2 vezes o vencimento líquido do(s) titular(es) com limite máximo de 500.000 ECV;

Permite reduções na taxa de juro base do Crédito Pessoal BCN;

. Permite reduções na taxa de juro do Crédito BCN Habitação;

. Isenção do pagamento da 1ª anuidade do Cartão BCN VISA Fácil (cartão de débito) para todos os titulares da conta.

Beneficiários:

. Trabalhadores por conta de outrem em regime de contrato de trabalho permanente, maiores de 18 anos de idade e residentes em Cabo Verde, auferindo um ordenado líquido mínimo de 10.000 ECV;

Reformados ou pensionistas que auferam um ordenado mensal líquido, ou pensão aposentação ou de reforma, igual ou superior a 15.000 ECV.

Para mais informações contactar os balcões do BCN.

O Seu
Ordenado
a 200%

BCN
Banco Caboverdeano de Negócios

Ninguém dá mais valor ao seu dinheiro

www.bcdenegocios.cv