



# BOLETIM OFICIAL

ÍNDICE	
PARTE B	<b>ASSEMBLEIA NACIONAL</b> <b>Relatório n.º 1/2020:</b> Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito sobre a concessão do serviço público de transportes marítimos inter-lhas, criada pela resolução n.º 12/IX/2019, de 27 de março. .... 266
	<b>CONSELHO DE MINISTROS</b> <b>Resolução n.º 4/2020:</b> Nomeando em regime de substituição, Jeremias Pires Semedo Varela, para exercer o cargo de Diretor Executivo do Cofre-Geral de Justiça. .... 291
PARTE C	<b>CHEFIA DO GOVERNO</b> <b>Secretaria Geral:</b> <b>Extrato do despacho conjunto n.º 156/2020:</b> Prorrogando a cedência especial da funcionária Libéria das Dores Antunes Brito, para exercer as funções no departamento de Desenvolvimento Empresarial da CCISS, mediante acordo mútuo. .... 291
	<b>MINISTÉRIO DAS FINANÇAS</b> <b>Direcção Nacional da Administração Pública:</b> <b>Extrato do despacho n.º 157/2020:</b> Aposentando Evaristo Lopes Correia, Condutor auto pesado, do quadro de pessoal da Câmara Municipal da Praia. .... 292
	<b>Extrato do despacho n.º 158/2020:</b> Aposentando Filomena Henriqueta Silva Ramos, Apoio Operacional nível II, do quadro de pessoal da Câmara Municipal do Sal. .... 292
	<b>Extrato do despacho n.º 159/2020:</b> Aposentando Carlos Alberto Wahnnon de Carvalho Veiga, ex-Deputado da Nação, do quadro de pessoal da Assembleia Nacional. .... 292
	<b>Extrato do despacho n.º 160/2020:</b> Aposentando Vitorino Moniz Pereira Semedo, Apoio Operacional nível I, do quadro de pessoal do Ministério da Agricultura e Ambiente. .... 292

	<p><b>MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA</b> <i>Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão:</i> <b>Extrato do despacho nº 8/2020:</b> Concedendo área terreno a Concessionária, CABOTEL HOTELARIA E TURISMO LDA..... 293</p> <p><b>MINISTÉRIO DA SAÚDE E DA SEGURANÇA SOCIAL</b> <i>Direção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão:</i> <b>Extrato do despacho nº 161/2020:</b> Colocando em comissão eventual de serviço, Izidro Amândio Monteiro dos Reis Borges, Médico Graduado, quadro do Ministério da Saúde e da Segurança Social. .... 293</p>
<b>PARTE E</b>	<p><b>ORDEM DOS MÉDICOS VETERINÁRIOS DE CABO VERDE - OMVCV</b> <i>Conselho Diretivo:</i> <b>Deliberação nº 1/CD/2020:</b> Elegendo novos órgãos sociais da Ordem dos Médicos Veterinários de Cabo Verde. .... 293</p> <p><b>INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS E MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA</b> <b>Extrato da deliberação 1 - Acta nº 01/2019:</b> Fixando o valor da senha de presença..... 294</p> <p><b>Extrato da deliberação 4 - Acta nº 05/2019:</b> Distribuindo Pelouros pelos Núcleos..... 294</p>
<b>PARTE G</b>	<p><b>MUNICÍPIO DO TARRAFAL</b> <i>Câmara Municipal:</i> <b>Extrato da deliberação nº 7/2020:</b> Fixando uma nova pensão de sobrevivência a favor de Justina Soares Barbosa Vicente, na qualidade de viúva de Flávio Alves de Pina. .... 296</p> <p><b>Extrato do despacho nº 12/CMT/2019:</b> Reconvertendo a categoria de Assistente Técnico nível V, Lizete Lopes Spínola, Técnico Profissional, em regime de contratado a tempo indeterminado com a Câmara Municipal..... 296</p>

## PARTE B

### ASSEMBLEIA NACIONAL

#### Relatório nº 1/2020:

#### RELATÓRIO DA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO SOBRE A CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES MARÍTIMOS INTER-ILHAS

(Resolução nº 112/IX/2019, de 27 de março)

#### I - INTRODUÇÃO

Por iniciativa do Grupo Parlamentar do Partido Africano para a Independência de Cabo Verde (GP-PAICV) ao abrigo dos artigos 147º, 168º alínea f) e 180º da Constituição da República, dos artigos 53º, 287º, 288º nº 1, alínea c) e 290º do Regimento da Assembleia Nacional e dos artigos 3º, 4º alínea c) e 7º nº 1, da Lei nº 110/V/99, de 13 de setembro, remeteu-se ao Presidente da Assembleia Nacional, a 25 de fevereiro de 2019, um requerimento (Anexo I) de constituição obrigatória de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para, a grosso modo, averiguar a legalidade e a transparência do processo de concurso para a Concessão do Serviço Público de Transporte Marítimo Inter-Ilhas, lançado em 28 de janeiro de 2018.

O GP-PAICV fundamenta o pedido com o facto de o PAICV considerar a edificação de um sistema regular do transporte marítimo inter-ilhas um imperativo para o desenvolvimento do País, não só, pela sua condição insular, mas também, por permitir a circulação das pessoas e bens, por forma a corresponder às dinâmicas económicas da atualidade, razão pela qual, enquanto governo fez aprovar, em 2013, a Carta de Política de Transportes que estabeleceu o desenvolvimento e a modernização das infraestruturas portuárias e a facilitação do transporte marítimo inter-ilhas como prioridade neste domínio, matéria, igualmente, preconizada, no seu Programa de governação para a VIII Legislatura.

O GP-PAICV acresce, ainda, que na esteira das orientações traçadas, a concessão do serviço de transportes inter-ilhas passou a ser exercida em regime de serviço público, de modo a atender a satisfação do interesse

público, segundo os princípios de universalidade, igualdade, continuidade, regularidade, acessibilidade de preços, eficiência, segurança, atualidade, cortesia e tratamento adequado dos utentes na sua prestação.

O Governo da República assume como uma das prioridades da sua ação, a melhoria dos níveis de serviços no que se refere às ligações marítimas inter-ilhas e diz que, sendo o País, um arquipélago, a ligação entre as ilhas é determinante para assegurar a eficiente mobilidade de passageiros e cargas e garantir a unificação do mercado nacional, trazendo, consequentemente, uma nova dinâmica à economia com a criação de novas oportunidades de negócios e investimentos.

Segundo o governo o “transporte marítimo interno de carga e passageiros vinha funcionando por vários anos de forma ineficiente” razão pela qual, explica ainda o Executivo no preâmbulo do contrato, impunha-se “ao Governo assumir a prestação do serviço público e introduzir uma nova dinâmica nesse sector, tendo decidido, em Janeiro de 2018, lançar o concurso público internacional para a gestão e exploração do serviço público de transporte marítimo de passageiros e cargas inter-ilhas”, para selecionar um parceiro estratégico, com *know how* comprovado no setor, através de uma concessão única, para passar a fazer a gestão e a exploração do serviço público de transporte marítimo de passageiro e cargas inter-ilhas, um concurso, na ótica do Governo, competitivo e transparente, seguindo todas as regras da Contratação Pública vigentes no País.

Um concurso que, ainda, segundo o Governo, seria limitado por prévia qualificação, portanto, com duas fases, sendo a primeira para a submissão das manifestações de interesse pelos candidatos e a segunda para a apresentação das propostas técnicas e financeiras pelos candidatos qualificados.

As sucessivas reclamações e contestações, em todas as fases do concurso, pela Associação Cabo-verdiana dos Armadores da Marinha Mercante (ACMM) e por alguns concorrentes, com recurso à Autoridade Reguladora das Aquisições Públicas (ARAP) e ao Tribunal, não inibiram o Governo de adjudicar a concessão e de assinar o contrato com a Transinsular, S. A., que irá gerir a concessão com 51% do capital social, ficando os restantes 49% para os armadores nacionais.

Assim, para o PAICV, é importante e urgente que as dúvidas sejam, definitivamente, esclarecidas e as respostas dadas, factos que motivaram

a remissão do requerimento ao Presidente da A.N. e, conseqüentemente, a criação desta Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), iniciativa aprovada por unanimidade dos Deputados presentes na Sessão Plenária de 13 de março, através da Resolução n.º 112/IX/2019, de 27 de março, que fixou todos os pressupostos orientadores do trabalho da Comissão, quais sejam o objeto, o âmbito, o prazo, a sua composição e a presidência.

Este relatório que é o culminar dos trabalhos da Comissão, está estruturado em 7 partes, sendo, I - Introdução, que traz 6 pontos, nomeadamente, o Objeto da CPI, o Âmbito, a Composição, a Tomada de Posse, o Mandato e a Prorrogação do Prazo; II - Considerações Gerais, com 3 pontos relativos à Metodologia de Trabalho, às Informações e Documentos solicitados, e às Personalidades identificadas para as audições; III - Situação do STMII; IV - Concurso; V - Audições e, finalmente VI - Conclusões.

Foi elaborado de acordo com as provas produzidas, quer pela via documental, quer pelos depoimentos extraídos das várias audições ocorridas em sede da CPI, na forma presencial e através de videoconferência, sendo esta última via, utilizada na decorrência do indeferimento, pelo Presidente da Assembleia Nacional, do processo de deslocação dos Deputados, membros da CPI, a S. Vicente para audição dos Armadores residentes e, do processo de deslocação destes e da Dra. Sara Lopes, enquanto antiga Ministra com responsabilidades no setor e que se encontrava fora do País, à Praia, para serem ouvidos presencialmente.

### 1.1. Objeto do Inquérito

O objeto da CPI sobre o processo de concessão de exploração do serviço público de transportes marítimos inter-ilhas, constituída, nos termos dos artigos 147.º da Constituição e 287.º e seguintes do Regimento da Assembleia Nacional pela Resolução da Assembleia Nacional n.º 112/IX/2019, de 27 de março, publicada na I Série do Boletim Oficial n.º 35, da mesma data (Anexo II), incide sobre os aspetos abaixo indicados, e constantes do artigo 2.º da referida Resolução:

- Averiguar qual a visão e a estratégia do Governo para o setor dos transportes marítimos inter-ilhas;
- Averiguar como será garantido o serviço público obrigatório nas ligações inter-ilhas, particularmente nas rotas deficitárias e como o governo subsidiará as operações domésticas da Transinsular;
- Averiguar que garantias foram prestadas ao Estado de Cabo Verde de que as ligações inter-ilhas serão asseguradas de forma eficiente e a custos comportáveis e/ou acessíveis;
- Averiguar como será garantido o funcionamento das operações e se o estado prestará garantias e/ou avales e em que montante;
- Averiguar se não existiam alternativas de financiamento dos armadores nacionais para a renovação da frota, formação e, conseqüente assunção do serviço público de transporte marítimo inter-ilhas pela marinha mercante nacional;
- Averiguar as eventuais poupanças em matéria de transporte de passageiros e cargas inter-ilhas comparando os preços atuais e os propostos para vigorar com o início da concessão;
- Averiguar se a composição do júri respeitou todos os parâmetros legais e éticos, de modo a salvaguardar a transparência e lisura da análise e formulação dos resultados;
- Averiguar eventuais ligações entre os elementos do júri e os concorrentes, seja na fase pré, durante e/ou pós concurso;
- Averiguar as reclamações dos concorrentes em todas as fases do concurso;
- Averiguar se o contrato de concessão assinado com a empresa vencedora está de acordo com o caderno de encargos e anúncio de concurso;
- Averiguar se a experiência da empresa emergente, a CV Inter-ilhas, cumpre com o estipulado no caderno de encargos;
- Averiguar a solidez da empresa para as operações propostas;
- Averiguar que destino terão os trabalhadores que irão para o desemprego;
- Averiguar se o Governo garantiu o cumprimento das leis vigentes no País neste processo;
- Averiguar se o Governo respeitou as normas de transparência e de "procurement".

### 1.2. Âmbito

Nos termos do Artigo 3.º da supracitada Resolução, o âmbito do Inquérito abarcou os seguintes aspetos:

- A política do Governo para o Setor dos Transportes Marítimos Inter-Ilhas;
- Todos os estudos e projetos que foram submetidos ao Governo para apoio dos armadores nacionais para a assunção das rotas domésticas;
- Todos os dados, contratos, acordos, compromissos e informações da negociação desenvolvida, pelo Governo de Cabo Verde, direta ou indiretamente, com a Transinsular;
- Todos os documentos relativos ao cumprimento ou escrupuloso respeito, pelo Governo de Cabo Verde, das leis vigentes no País, na matéria, e de todas as normas de transparência e de Tprocurementp.

### 1.3. Composição

De acordo com o Artigo 6.º, a CPI assumiu a composição que abaixo se segue, sendo do total de 11 (onze) Deputados, 6 (seis) são do MPD, 4 (quatro) do PAICV e 1 (um) da UCID:

- Manuel Inocêncio Sousa, PAICV – que preside
- João da Luz Gomes, MPD
- João Baptista Correia Pereira, PAICV
- Luís Carlos dos Santos Silva, MPD
- Julião Correia Varela, PAICV
- Armindo João da Luz, MPD
- Vera Helena Pires Almeida da Cruz, PAICV
- Francisco Marcelino Lopes Correia, MPD
- Lúcia Maria Mendes Gonçalves dos Passos, MPD
- Carlos Alberto Gonçalves Lopes, MPD
- João dos Santos Luís, UCID.

### 1.4. Tomada de Posse

O ato de empossamento, presidido por S. E. o Presidente da Assembleia Nacional, Eng.º Jorge Pedro Maurício dos Santos, e convocado ao abrigo do Artigo 10.º, n.º 2 da Lei 110/V/99, de 13 de setembro. (Anexo III), teve lugar no dia 10 de abril, na Sala da China, da Assembleia Nacional, data a partir da qual começa a contar a vigência do mandato da CPI.

Assim, ao abrigo da Lei n.º 110/V/99, de 13 de setembro com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de novembro, o Presidente convocou os restantes membros da CPI para uma 1.ª reunião, no dia 23 de abril de 2019, na Sala Multiusos da AN, pelas 16H00, com a seguinte Agenda de trabalhos:

- 1) Apresentação, discussão e aprovação do Regulamento Interno da Comissão;
- 2) Eleição da mesa da Comissão;
- 3) Designação dos dois relatores (um por cada GP) nos termos do artigo 8.º da Resolução n.º 112/IX/2019;
- 4) Listagem das informações e documentos úteis à realização do inquérito, a solicitar;
- 5) Listagem das personalidades a convocar para depor na Comissão;
- 6) Cronograma das atividades da CPI.

Apreciados todos esses pontos, a CPI decidiu favoravelmente quanto à aprovação do seu Regulamento (Anexo IV), do Cronograma das atividades e fixou as datas para cada Grupo Parlamentar entregar ao Presidente da CPI, as listagens acima referidas para o início efetivo dos trabalhos da Comissão. Por outro lado, elegeu a mesa e designou os relatores nos seguintes termos:

#### MESA:

Presidente: Deputado Manuel Inocêncio Sousa, PAICV

Secretário: Deputado Francisco Correia, MPD

Secretário: Julião Correia Varela, PAICV

#### RELATORES:

Deputado Carlos Alberto Gonçalves Lopes, MPD

Deputada Vera Helena Pires Almeida da Cruz, PAICV

Desta reunião e de outras que se seguiram, resultaram Memorandos elaborados pelos Secretários da CPI e que constituem anexos ao presente Relatório (Anexos IV-A)

### 1.5. Mandato da Comissão Parlamentar de Inquérito

O artigo 4.º da Resolução n.º 112/IX/2019, de 27 de março, que cria a CPI, fixa o prazo de 180 (cento e oitenta dias), a contar da data da tomada de posse da Comissão, para a conclusão dos trabalhos que culmina com a apresentação deste Relatório, que é o prazo máximo nos termos da legislação vigente.

### 1.6. Prorrogação do prazo inicial

Entretanto, tendo em consideração que o prazo concedido à CPI para a realização da sua missão, definida na Resolução nº 112/IX/2019, revelou-se insuficiente, a Assembleia Nacional votou, nos termos da alínea g) do artigo 180.º da Constituição, a Resolução Nº 135/IX/2019, de 25 de outubro, (Anexo V) que prorroga, por um período de 90 dias o prazo inicial concedido à Comissão, para a conclusão dos trabalhos, sendo que o prazo conta a partir da data da entrada em vigor da presente Resolução (26 de outubro).

## II – CONSIDERAÇÕES GERAIS

### 2.1. Metodologia de Trabalho

A CPI laborou com base no Regulamento Interno, aprovado na sua 1ª reunião e no Cronograma das Audições, previamente estabelecido, tendo sempre presente os acertos que iam sendo feitos ao longo do percurso, decorrentes, na sua maioria, da incompatibilidade das agendas das partes, tendo todas as decisões sido tomadas pelo coletivo da CPI.

Outrossim, todo o trabalho da CPI obedeceu o estipulado na Constituição da República, no Regime Jurídico de Inquérito Parlamentar, na Resolução que a constituiu e nos articulados respeitantes ao Regimento da Assembleia Nacional.

No cômputo geral, apesar da complexidade da matéria em causa, os trabalhos decorreram dentro da normalidade e das condições disponibilizadas à CPI.

A disponibilidade das partes nem sempre coincidiu e isso levou a vários ajustes no cronograma das audições e no programa da Comissão.

De registar o facto de um grupo considerável de personalidades, nomeadamente de Armadores Nacionais residentes em S. Vicente, terem manifestado o interesse de serem ouvidos pela Comissão naquela ilha, e de a Comissão ter decidido, favoravelmente, na sua reunião deliberativa de 17 de junho, no âmbito das suas atribuições e competências e o Presidente da Assembleia Nacional ter indeferido o processo de deslocação dos membros da CPI, com o argumento de que a Assembleia Nacional reúne todas as condições para a realização das audições via videoconferência.

A CPI, ciente de que a complexidade da matéria em causa requer que as audições sejam presenciais e não se sentindo confortável com esta medida de indeferimento do PAN, decidiu que o Presidente da CPI deveria insistir com o PAN, mostrando as razões desta decisão da CPI, diligência que foi mal sucedida, por não ter sido possível o encontro com o PAN. Prevendo este cenário, a CPI havia pensado num outro cenário alternativo que seria trazer as personalidades a Praia, tendo o Presidente da CPI ficado com o compromisso de, ele próprio, contactar direta e pessoalmente cada uma dessas personalidades, para, por um lado, pedir as desculpas pelo sucedido, uma vez que já tinham sido comunicadas da decisão da Comissão, e convence-las, por outro, a se deslocarem a Praia com todas as despesas pagas, aliás, o que parecia ser indiscutível, primeiro, por ser uma competência da CPI e, segundo por o Parlamento dispor de orçamento próprio para o funcionamento das CPIs. O PAN, indeferiu, de novo, o expediente de deslocação das personalidades, com o mesmo argumento de que a AN reúne todas as condições para a realização das audições via videoconferência.

Perante esta situação, a Comissão decidiu avançar com as audições via videoconferência, embora tivesse dúvidas em relação a qualidade da internet.

Com vários cortes nas intervenções quer dos auditados, quer dos membros da CPI, houve momentos de muita dificuldade no entendimento e na exatidão, principalmente das respostas que mais interessavam a CPI.

De todo o modo, as audições via videoconferência foram feitas.

### 2.2. Informações e documentos solicitados

A CPI- TM, no quadro das suas atribuições, efectuou diligências várias ao abrigo do disposto no artigo 147.º da Constituição da República e dos artigos 14.º, 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares tendo, de um modo geral, recebido a colaboração das entidades no fornecimento de informações e documentações solicitadas.

Em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 8º da Resolução n.º 112/IX/2019, de 27 de março, durante a 1ª reunião interna da CPI, o Presidente comunicou aos Partidos Políticos, nela representados, que tinham um período de 10 dias, a contar da data da realização da referida reunião, para apresentarem as listas dos documentos e informações a serem solicitados pela CPI.

Nesse contexto, os dois grupos parlamentares apresentaram suas listas (Anexo VI) e os Serviços Parlamentares de apoio à CPI, por despacho do Presidente, remetaram os respetivos pedidos às Instituições e Personalidades visadas.

Apesar de se ter registado um ligeiro atraso no envio dos mesmos, que fez com que a CPI tivesse de reprogramar o Cronograma, aprovado na sua 1ª reunião, no essencial, os documentos e as informações foram enviados à CPI, o que demonstra que as Instituições colaboraram.

### 2.3. Personalidades identificadas para as audições

No uso da faculdade conferida pelo artigo 147.º da Constituição da República, e dos artigos 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, definido pela Lei n.º 110/N/99, de 13 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de dezembro, a CPI-TM preparou, previamente, na sua reunião ordinária de 30 de outubro de 2019, a lista de audição a várias personalidades e entidades, na sua maioria com reponsabilidade na gestão dos transportes marítimos.

Neste ponto, os procedimentos foram os mesmos para a solicitação das informações e dos documentos, tendo, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 8º da Resolução n.º 112/IX/2019, de 27 de março, durante a 1ª reunião interna da CPI, sido comunicado aos Partidos Políticos, nela representados, o dever de, no prazo de 10 dias, a contar da data da realização da referida reunião, de apresentarem as listas das entidades e personalidades a serem ouvidas pela CPI.

Neste contexto, os dois grupos parlamentares apresentaram as suas listas (Anexo VII) e os Serviços Parlamentares de apoio à CPI, por despacho do Presidente, fizeram os contactos necessários para o efeito.

No geral, das entidades inicialmente propostas pelos dois Grupos Parlamentares, ninguém se recusou a ser ouvida, tendo todos colaborado, na medida do possível. Apenas a Sra. Joana Helena de Carvalho, PCA do Instituto Marítimo Portuário e o Sr. Gilberto de Barros, Secretário de Estado das Finanças é que não foram ouvidos, por decisão da própria CPI.

A Sra. Sara Lopes, antiga Ministra das Infraestruturas e Economia Marítima, também não foi ouvida porque encontrava-se fora do País e onde estava não havia condições para que fosse ouvida, via videoconferência e o PAN indeferiu o processo de deslocação dela, por conta da AN. Apesar da CPI ter decidido ouvi-la, por escrito, não surtiu efeito, porque os Deputados não apresentaram as perguntas, na data combinada, ao Presidente da CPI, com a exceção da Deputada Vera Almeida.

As 5 (cinco) personalidades, abaixo indicadas, foram ouvidas via videoconferência, pelas razões expostas acima, na metodologia do trabalho:

- Sr. Antúnio Barbosa, vogal do Júri na 2ª fase do concurso;
- Sr. Luís Viula, representante da POLARIS, SA;
- Sr. José Eduardo Lopes Spencer, Armador VERDE MAR;
- Sr. João António Guilherme Delgado, Presidente da ACAMM, e
- Sr. João do Rosário, Armador ALISEU, Lda.

Em suma, foram ouvidas 22 personalidades ligadas ao processo da Concessão dos Transportes Marítimos, conforme a lista anexa.

## III – CONTEXTUALIZAÇÃO

A questão do serviço público no transporte marítimo inter-ilhas emerge da singularidade territorial do País, constituído por ilhas, com distâncias significativas entre si, localizadas num perímetro marítimo com cerca de 50 mil km<sup>2</sup>, e marcado, portanto, por todas as circunstâncias negativas da insularidade.

O meio aquático, neste caso concreto o mar, funciona para Cabo Verde como as estradas e autoestradas funcionam para os países continentais, sendo, por isso, o papel do transporte marítimo no comportamento da economia e no desenvolvimento regional, assumido, sem quaisquer restrições, como extremamente relevante.

É importante que todas as ilhas aumentem a sua competitividade, para que cada uma possa contribuir com todas as suas potencialidades para a harmonia e o desenvolvimento do todo nacional, dentro das adversidades e especificidades de cada uma, requerendo, para o efeito, uma atuação seletiva em função da identidade e dos recursos endógenos específicos de cada uma delas e um tratamento diferenciado, mas que procura, acima de tudo, desenvolver processos de inclusão consistentes, tanto a nível económico como social.

Neste particular, assegurar todas as condições de acessibilidade e mobilidade compatíveis, assim como a oferta de um serviço público de transportes de qualidade, sem restrições e com igual dimensão social, que pondera as necessidades e as particularidades de cada uma das Ilhas, parece ser uma medida determinante.

Diante da inexistência de uma alternativa a um modelo de gestão do transporte marítimo inter-ilhas, assente no serviço público e na concessão dos serviços de transporte, de um modelo liberalizado que impossibilitem os operadores de criar soluções rentáveis para manter num patamar de razoabilidade, o acesso ao transporte por parte da população e das empresas, a pergunta que não se cala é se o atual sistema cumpria bem essa função e se o fazia em termos satisfatórios, quer do ponto de vista da procura – passageiros e transportadores – quer do ponto de vista da eficiência económica e social.

A resposta apontou para a necessidade e urgência de se reformular o atual modelo de produção e o paradigma da oferta que lhe está subjacente.

Com esta visão e ciente do papel vital do sector marítimo e portuário na integração do território e no desenvolvimento económico e na equidade social em todo o país, o Governo anterior desenvolveu um vasto processo de reforma do sector dos transportes marítimos e portos, suportado por estudos consistentes e que foram determinantes (Anexos VIII).

O Estudo sobre a Reestruturação do Sistema de Transporte Marítimos Inter-Iilhas, desenvolvido pelo então Ministério das Infraestruturas e Economia Marítima (MIEM), analisou de forma detalhada todo o mercado dos transportes marítimos em Cabo Verde, e apresentou diversas soluções organizacionais e de operacionalização desse sistema, que culminaram com a apresentação de uma solução modelar que foi, inicialmente, desenvolvida através de uma interrogação prévia que colocava a discussão e a ênfase do problema na pesquisa de um cenário viável do ponto de vista técnico, social e económico.

O Governo anterior optou por um cenário que propunha a exploração das várias rotas através de um Regime de Duopólio de Mercado com a criação de 2 (duas) Concessões, A e B, no cenário de reestruturação que preconizava a adoção do princípio assumido como da evolução na continuidade. Nesta situação, assumia-se que as Concessões eram atribuídas, de imediato, aos armadores que atuavam no mercado, mediante um Concurso em que eram apresentados os requisitos base a cumprir para aceder à titularidade das Concessões.

Para cada um desses dois cenários, o Estudo propôs várias formas de organizar o transporte marítimo inter-ilhas, que tinha como pressupostos fundamentais a criação de uma ou mais Concessões e o reconhecimento explícito do interesse público do transporte marítimo, de que decorria diretamente a aplicação dos princípios do “serviço público obrigatório” e do pagamento de indemnizações compensatórias a assumir pelo Concedente – o Estado – para repor, quando necessário, o equilíbrio económico e financeiro da Concessão, ou das Concessões, no caso de ser mais do que uma.

As propostas apresentadas pelo Governo do PAICV não chegaram a ser implementadas dado que se entrou em período pré-eleitoral e se achou por bem protelar o processo de decisão para após as eleições.

As eleições ditaram, como se sabe, a mudança de Governo e o processo foi, de novo, analisado e avaliado pelo novo Governo que tomou a decisão de lhe dar continuidade, mas imprimindo uma orientação estratégica diferente, isto é, tendo por base o Cenário de Rompimento do Paradigma Encontrado, com implementação de um Monopólio Regulado no SPTMII e criação de uma Concessão única, cuja atribuição deverá ser feita através de um concurso público internacional, aberto a todos os operadores interessados – nacionais e estrangeiros.

Por outro lado, foi decidido também extinguir o FADTMII (Fundo de Apoio ao Desenvolvimento do Transporte Marítimo Inter- Ilhas) que havia sido configurado e criado precisamente para apoiar o desenvolvimento do transporte marítimo em Cabo Verde, financiando o processo em dois aspectos fundamentais: a modernização da frota dos armadores nacionais operando nas Concessões atribuídas e, naquilo que remanescesse, providenciando os fundos necessários para suportar o pagamento das indemnizações compensatórias, se e quando reclamadas pelos Concessionários e aprovadas superiormente pelo Concedente.

Este é, pois, o ponto de partida para a reorientação da solução com a adoção do modelo do Transporte Marítimo Inter-ilhas apresentado anteriormente, que tem agora como pressuposto fundamental a criação de uma Concessão Única e a sua atribuição na decorrência do lançamento de um Concurso Público Internacional.

Com a definição deste cenário, considerado o mais adequado, deu-se arranque ao processo de concurso para a concessão dos serviços públicos de transportes marítimos inter-ilhas.

#### IV – CONCURSO

O Código Marítimo de Cabo Verde, regulado pelo Decreto-Legislativo nº 14/2010, de 15 de novembro, atribui ao Estado a responsabilidade de assegurar, por si ou através de concessão, a prestação de um serviço público de transportes marítimos internos de cargas e passageiros, universal, contínuo, regular e acessível, que satisfaça as necessidades da população, dinamize a economia e integre e unifique o mercado nacional interno.

Assumido que foi o Cenário de Rompimento do Paradigma Atual, com a implementação de um Monopólio Regulado e criação de uma Concessão Única, através de um Concurso Público Internacional, aberto a todos os operadores interessados – nacionais e estrangeiros, o Governo, através da UASE – Unidade de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, a 30 de janeiro de 2018, decidiu lançar o Concurso Público Internacional, por Prévia Qualificação, através do qual pretendia seleccionar um parceiro estratégico, com comprovada capacidade financeira, *know-how* e experiência neste ramo de atividades, para, em regime de exclusividade fazer a Gestão e Exploração do Serviço Público de Transporte Marítimo. (Anexo IX)

O concurso público internacional limitado por prévia qualificação tem o desiderato de seleccionar, mediante princípios de transparência, rigor, equidade e em cumprimento das regras legais de contratação pública, um parceiro privado com experiência no setor e comprovada capacidade financeira para realizar os investimentos necessários por forma a assegurar a melhoria da conectividade marítima entre as ilhas, o aumento da mobilidade interna de passageiros e cargas e a dinamização da economia nacional com a criação de novas oportunidades de negócios e investimentos.

Assim sendo, foi realizada a primeira fase de qualificação das sociedades comerciais nacionais e internacionais que exercem a atividade de transporte marítimo de cabotagem por, pelo menos, sete anos e com capacidade para afetar à concessão uma frota de cinco navios RO-PAX, com certificação de classe, com idade até 15 anos, adequados às características do tráfego e dos portos nacionais.

Na corrida estiveram oito (8) empresas e consórcios: Palm Shipping Lines/Tschudi Ship Management; Moura Company; Polaris; CV Line Transporte Marítimo; Transinsular SA/Transinsular Cabo Verde; Lobal Kings International Consulting/China Marine Service Company; West Africa Shipping Line/ANEC Lines SA/Marlow Navigation CO e Cabo Verde Fast Ferry.

Destas, quatro (4) foram excluídas pelo Júri, a Palm Shipping Lines/Tschudi Ship Management, a Polaris, a Cabo Verde Fast Ferry e a China Marine Service Company.

Procedeu-se à segunda fase do concurso. Nesta fase, a única proposta apresentada foi a da Transinsular que acabou por ser escolhida.

#### V – AUDIÇÕES

Todas as personalidades identificadas pelos Grupos Parlamentares e convidadas para colaborar com a CPI, na clarificação de todas as dúvidas, estiveram ou estão, de algum modo, de forma direta ou indireta, ligadas ao processo em causa.

Conforme anteriormente referido, em súmula, foram ouvidas 22 personalidades.

Apesar de lhes ter sido proposto um período de dez minutos iniciais para fazerem as considerações que julgassem pertinentes, poucos foram aqueles que usaram dessa prerrogativa, tendo a maioria dos auditados optado por responder diretamente às perguntas dos Deputados.

Para cada auditado, foi elaborado, pelos Técnicos Parlamentares, indicados para o efeito, um relatório descritivo da audição, com as perguntas dos Deputados, membros da CPI e as respostas dos auditados, e que serviram de base para a elaboração do presente relatório.

A CPI optou pela transcrição das declarações feitas no decorrer das audições, extraídas dos Relatórios das audições, para que os relatos sejam os mais fidedignos possíveis.

5.1. Uma das primeiras perguntas, cuja resposta era fundamental para que os Deputados entendessem o andamento do processo em todas as suas fases, teve a ver com o papel do Júri.

Assim, perante o questionamento, Qual o procedimento do Júri no processo, seu papel e suas limitações, a CPI registou pontos de vista díspares que importam ser avaliados:

O Cte **José Manuel Fortes**, (Anexo X) na qualidade de Vogal do Júri da 1ª fase e Presidente do Júri da 2ª fase do concurso, declarou o seguinte:

*Entende que, para responder à questão, “falar só no processo concursal cria-nos, desde logo, um problema grande, que temos de falar do que suporta todo o processo. Há toda uma análise que se faz em termos de estudos, há decisão política, sobre a estratégia que é feita por quem de direito e, a partir daí, é que temos de trabalhar o processo de concurso. O processo de concurso é conduzido com base no Código da Contratação Pública (CCP) que Cabo Verde tem, nós não podemos fugir daí. Infelizmente, nós não temos um bom CCP para a matéria de serviço público. Uma coisa é contratação pública para aquisições e outra coisa é contratação pública para o serviço público. Portanto, há processos que são muito complexos, sobretudo, quando nós temos ilhas e temos diferenças de qualidade de vida nas diferentes ilhas, o que implica outra forma de tratar as questões de contratação pública.”*

*“Mas nós seguimos, de facto, o CCP e ele limita muito o poder das equipas, portanto as equipas que estão à frente, pura e simplesmente, seguindo o CCP, têm fortes limitações, não conseguem, de facto, avançar com nada, mas dá um poder enorme de alegações, de contrapor decisões aos concorrentes, isto é bom, de certa forma, mas se o sistema funcionasse rapidamente e houvesse respostas rápidas. O próprio CCP permite isto, e depois o sistema não responde ao nível desejado.”*

*“De todas as formas nós avançamos com o concurso, recebemos - o relatório preliminar e o relatório final da fase de candidatura é muito específico – eu queria aqui clarificar, desde logo, uma questão que é fundamental que é, alguém retirou do nosso Código a questão das manifestações de interesses. O código é muito semelhante ao código português, mas o Código português deixou a fase de manifestação de interesse, e nós, por as pessoas que criaram o Código, ou porque quem esteve envolvido na criação do CCP, pensar, sobretudo, em aquisições, retirou a fase de manifestação de interesse e entramos logo em candidaturas e a fase de manifestação de interesse é fundamental para dar informação a todos aqueles que estejam interessados e para permitir que, quem lança o concurso, tenha ideia do interesse público que se tem, de potenciais concorrentes para o processo”. Portanto, nós retiramos isso e passamos a ter a fase de candidatura isto criou, desde logo, algum problema, porque quando lançamos o concurso, o anúncio falou em manifestação de interesse”.*

Entretanto, *“De seguida, recebemos, de facto, oito (8) envelopes, envelopes porque nem todos continham os documentos necessários e analisados os envelopes detetamos que, de facto, havia gente que, pura e simplesmente, tinha feito uma carta e, pelo CCP não podíamos aceitar essas candidaturas, porque tinham que trazer, desde logo, os documentos, digamos, todo o curriculum da empresa para analisarmos.”*

*“Houve uma falha pois quando se avançou para o concurso tivemos o aconselhamento jurídico que nos disse que não era necessário meter todos os documentos na fase de candidatura e que isso seria na fase posterior, na fase de propostas e, portanto, isto não está explícito no nosso Código*

e, é preciso que o Código seja revisto para trazer isso, claramente, e não deixar dúvidas de que na fase de candidatura tem que haver programa, tem que haver caderno de encargos e tem que haver, provavelmente, a minuta do contrato, aí nós resolveríamos as questões.”

“Portanto, nós, não avançando com todos esses documentos, tivemos essas manifestações de interesse, fizemos a avaliação e acabamos por eliminar algumas empresas, porque, de facto, não tinham documentos essenciais e que o CCP exigia como fundamentais e, de facto, não tendo seriam eliminadas.”

“Este foi o processo inicial. Houve recurso da parte dessas empresas à ARAP que ordenou que, dado que houve essas falhas em termos de colocação do programa e do caderno de encargos na fase de candidatura, deveríamos aceitar essas empresas e por decisão de ARAP acabamos por aceitar essas empresas para serem convidadas para a fase de propostas. Essencialmente, foi isto, de forma geral, o que se passou até a avaliação na fase preliminar.”

“O Júri é, essencialmente, para fazer as avaliações do processo do concurso e por cada fase é nomeado um júri, porque, de facto, pode haver alterações. Portanto, houve nomeações para a primeira fase, houve outra nomeação para a segunda fase e no processo negocial, no processo de discussão do contrato houve uma equipa nomeada para discutir o contrato com a concessionária. Este é o papel. No entanto, neste caso, o processo, ele é conduzido por uma entidade que é a UASE, do Ministério das Finanças. Portanto, há uma Entidade que conduz o procedimento no seu todo que é o MF através da Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial do Estado (UASE). Essa é a diferença.”

“Houve várias nomeações, até porque as pessoas são diferentes e as fases também são diferentes, portanto não há problemas nisso. O que aqui, nas equipas, houve, eu pertenci a todas as equipas por ter sido um dos técnicos que coordenava esse processo desde a fase do Governo anterior (PAICV) e o processo arrancou com este Governo (MpD) numa outra estratégia e eu também estive à frente desse processo todo de análise de estudos como conhecedor eu fiz parte do processo em todas as equipas.”

A Sra. **Indira Tatiana Rosa Santos**, (Anexo XI) também na qualidade de vogal do Júri nas duas fases, declarou, relativamente ao mesmo questionamento o seguinte:

“No ato em concreto o Júri recebeu 8 candidaturas. Durante o ato público procedemos a análise dos documentos que deveriam acompanhar essas candidaturas, e o Júri teve o entendimento, na altura, de que um dos concorrentes que não apresentava credencial de representação da empresa não podia sequer ser recebido, sequer ser admitido, enquanto candidato. Houve também outra concorrente que juntamente com a sua candidatura não apresentou uma declaração de inexistência de impedimentos que, segundo o anúncio público, deveria apresentar, e houve uma terceira candidata que não apresentou os documentos exigidos. No final da avaliação do ato público só havíamos recebido 6 candidaturas.”

“Após o ato público emitiu-se uma certidão contendo a Ata que foi disponibilizada a todas as candidatas, após que uma das candidatas submeteu uma reclamação à ARAP, através da Comissão de Resolução de Conflitos, contendo várias questões que levantava a cerca do concurso, mas sublinhando principalmente o facto de não ter sido admitida por causa da declaração de inexistência de impedimentos que não havia entregue. Houve uma decisão da Autoridade Reguladora das AP, no sentido de mandar ao Júri admitir a entrega à posteriori dessa declaração, pelo que no final, antes da avaliação em si, essa candidata foi recebida, foi acolhida para efeitos de avaliação, porque isto é apenas uma fase de saber se tem ou não o cumprimento das formalidades, e sem tem ou não os documentos para a avaliação. A fase posterior foi, efetivamente, a avaliação já segundo os critérios constantes do documento do procedimento.”

“Na segunda fase o Júri avaliou cada um dos critérios constantes do anúncio, verificando se cada empresa tinha ou não preenchido, tinha ou não as qualificações necessárias para passarem para a 2ª fase, porque só nesta fase é que seria feita uma avaliação já técnica, com atribuição de um ranking, uma pontuação e classificação do 1º ao 3º, 4º 5º lugar. Durante essa fase produz-se um relatório preliminar, contendo a avaliação, envia-se a todas as candidatas, porque tem, nos termos do Código de Contratação Pública o direito ao contraditório, que é o que se chama de audiência prévia. Durante a audiência prévia, têm a faculdade de emitir um pronunciamento sobre o que consideram de toda a análise feita pelo Júri, de acordo com o relatório preliminar. Fez-se isso, houve efetivamente duas pronúncias por parte de duas candidatas, cada uma com o seu fundamento e fez-se uma nova análise das pronúncias para se determinar se o Júri tinha ou não fundamento para manter o seu posicionamento no relatório preliminar, se teria de modificar ou não. O Júri chegou a conclusão de que não, não procederia a alteração pelo que fechou um relatório final e submeteu à entidade adjudicante, neste caso o Governo, mas que mandatou o Ministério das Finanças e o Ministério da Economia Marítima, para efeitos de aprovação, porque o Código de Contratação Pública dá esse poder adjudicante de aprovar o relatório final.”

“Iniciando a 2ª fase, já tendo um leque de candidatas qualificadas, enviou-se um convite para apresentação das propostas, conforme determina o Código de Contratação Pública, contendo o prazo para apresentação e todos os critérios que seriam utilizados para efeito de avaliação técnica dessas propostas, já com um conteúdo mais denso, porque já é uma fase mais complexa onde se analisam todas as apetências da entidade para efeitos daquela concessão, de acordo com a sua capacidade técnica, o nível de experiência cada candidato para efeitos daquela concessão, de acordo com a sua capacidade técnica, o nível de experiência, os navios que trará para a concessão, a idade dos navios, para além da capacidade financeira.”

“Porém, na segunda fase, após esse envio do convite, recebemos apenas duas propostas, que chamamos de propostas porque recebemos um envelope contendo duas entidades que teriam ficado na 2ª fase, uma é a WAS & ANEK que é West Africa Shipping Line, portanto que foi um agrupamento, a 2ª é a Transinsular, Lda e a Transinsular, SA que é também um agrupamento. Durante o ato público, realizou-se um segundo ato público para abertura dessas propostas, e o Júri verificou que o envelope da WAS & ANEK não continha uma proposta, continha uma carta a fazer algumas reclamações sobre aquilo que acha que deveria ser ou como deveria ser moldado uma concessão e dizia que perante as exigências que o Governo estabeleceu para esta concessão em concreto, ela WAS não estaria em condições de se candidatar mas que se encontrava aberto para eventuais negociações. Isto não era uma proposta.”

“Já no que toca a Transinsular apresentou, efetivamente, uma proposta que continha um estudo de viabilidade económica e financeira, plano de exploração da frota, e todos os subitens solicitados de acordo com o programa de concurso. Fez-se a avaliação dessa proposta, da única acolhida e produziu-se um relatório preliminar, que continha uma conclusão no sentido de se admitir, condicionalmente, essa proposta, porque o Júri entendeu que determinadas condições a empresa não respondeu se as cumpria ou não e o Júri queria os esclarecimentos por forma que a empresa assumisse essas condições, porque o Júri não poderia afastar daquilo que exige o caderno de encargos e o programa de concurso. Ou cumpria essas condições ou não tínhamos uma concessionária. Perante esse relatório preliminar, com uma admissão condicional, fez-se, novamente, o procedimento da audiência prévia, perante o qual a única concorrente apresentou o seu pronunciamento, assumindo parte das condições e colocando condições para assunção das seguintes conforme o mercado reagiria, porque tinha receio se poderia sustentar-se nessa concessão, esquecendo-se, isso dizemos nós, da base principal, que as bases de concessão do serviço público determinam que existe a indemnização compensatória justamente para sustentar aquilo que não for, economicamente viável, já que há necessidade de assegurar um serviço público de transportes marítimos. Não há uma escolha, o Estado deve assumir isso.”

“Após o pronunciamento, o Júri, no relatório final, propôs que se demandasse essa entidade, sob condição de receber o cumprimento das restantes obrigações, que foi aceite pela entidade. O relatório final foi aprovado e, de seguida, passou-se à fase de celebração do contrato.”

“O Júri atuou de acordo com o Código de Contratação Pública e com as lacunas também que o Código tem. Houve um caso em concreto em que o Júri tomou uma decisão que não foi aceite pela ARAP, que tinha que ver com a aceitação da declaração de inexistência de impedimentos, e nessa parte, efetivamente, houve esse lapso porque do nosso entendimento o fato de termos colocado um link que dava acesso ao anexo que é a declaração, já era o suficiente para que a candidata estivesse na posse de um modelo da declaração e apresentasse para efeitos da candidatura e a candidata não apresentou e alegou que não estava, acoplado ao anúncio em si, essa declaração e que não tinha de ter conhecimento. A decisão da ARAP foi no sentido de que o Júri tem realmente de anexar e não fazer links para o acesso posterior, pelo que admitiu a receção fora do prazo, dessa declaração de inexistência. Naturalmente, que isso serve como um novo aprendizado no que toca a contratação pública no sentido de tentar detalhar o máximo possível, porque no que toca aos outros aspetos, o procedimento baseou-se mais ao nível da interpretação dos artigos do Código de Contratação Pública.”

Ainda sobre esta questão, o Sr. **Rui Oliveira e Silva**, (Anexo XII) vogal do Júri, esclareceu que, o trabalho do Júri em qualquer concurso público, seja ele concurso de aquisição ou concessão, as tarefas do Júri vão de acordo com aquilo que está explanado no Código da Contratação Pública do qual constam todos os elementos, os princípios e os valores básicos que devem ser seguidos. Uma concessão do serviço de uma atividade ou qualquer infraestrutura segue as mesmas regras, ou seja, o Código determina quais os procedimentos que o Júri deve seguir para executar as tarefas. Para o efeito, a primeira fase é a nomeação do Júri, no caso de concessão é feita por meio de uma Resolução, e assim foi feito. Portanto, foi uma Resolução assinada pelo Ministro das Finanças e pelo Ministro da Economia Marítima. Foi nomeada uma equipa para dar tratamento a toda a elaboração da documentação e também, como é óbvio, tratar das análises das propostas. Numa primeira fase a intervenção do Júri foi meramente de assessorar o Governo, pois que era uma intervenção da obrigação do Instituto Marítimo Portuário... fui chamado em algumas ocasiões para, assim, assessorar nessa etapa. Posteriormente, com a resolução, em si, das análises das propostas fiz parte da equipa para avaliação das propostas. A equipa era liderada pela UASE, pelo Ministério da Economia Marítima e o Instituto Marítimo Portuário. O Júri procedeu à análise das propostas iniciais, avaliou e fez a seleção prévia dos participantes e foi elaborada uma ata para demonstrar o que tinha sido feito na altura”. Posteriormente a isso, foram levados em consideração as respostas e os esclarecimentos solicitados por alguns concorrentes que, numa primeira fase, não foram classificados para a fase seguinte, o que considero ser natural e normal, porque havia critérios muito objetivos que deveriam ser cumpridos. Critérios esses, por exemplo, a capacidade económica e financeira, experiência, a questão da projeção de toda a documentação exigida do estudo de viabilidade económica, a capacidade de trazer para o mercado alternativo, já que ela existe, de forma a tentar reforçar, a atividade marítima, de trazer algum tráfico neste sentido. Partindo deste pressuposto, após a emissão dos esclarecimentos, algumas entidades interuseram recurso junto da Entidade Reguladora, o que é normal nos processos deste tipo.”

“Relativamente à segunda fase, já era mesmo uma fase da seleção dos candidatos”. Foram dois candidatos, sendo que um não passou, porque não apresentou toda documentação exigida e as garantias todas, pelo que, só ficou um candidato que foi avaliado de acordo com os critérios definidos. Foi elaborado um relatório preliminar e o mesmo substanciava-se em alguns condicionantes, e que, nessa base, foi submetida ao adjudicante a proposta, que seria de exigir ao candidato, potencial vencedor do concurso, a adaptação de alguns elementos”. Já a parte do seguimento não é do meu conhecimento, o que é normal, porque é um assunto entre o Governo e o adjudicante”. Depois decidiu-se avançar com a adjudicação dessa proposta e que fechando esse ciclo avançou-se para a fase última, que é a fase da contratação”.

“Para esta fase, a equipa foi reconfigurada, o que considera natural e normal, uma vez que a fase de negociação carece de algumas cautelas, tecnicidade e outras coisas e que é sempre bom reconfigurar a equipa inicial para a fase da contratação. Fez-se uma fase da negociação contratual durante uma semana e que havia uma consultoria que apoiava na parte técnica, sendo que na parte da negociação elaboraram até um draft final negociado, que foi remetido ao Governo e que, a partir daí, obviamente saiu da cena, porque já era uma fase puramente de assinatura, negociações e toques finais, fase essa que desconheço.

O Senhor **Admar Spencer Brito**, (Anexo XIII) enquanto Presidente do Júri da primeira fase e Vogal do Júri da segunda fase do concurso, respondendo à questão disse o seguinte:

“A composição do júri cumpriu com os requisitos legais, foi feita através de uma nomeação conjunta entre o Ministro das Finanças e a tutela técnica na altura.”

“No meu caso, como parte da UASE/MF, fui nomeado presidente do júri, mais dois técnicos que pertenciam à esfera técnica do Ministério. As decisões, foram tomadas com base em análises técnicas e, sempre, em concertação com aspetos legais e orientações jurídicas. Eram discutidas entre os elementos do grupo e suportadas pela assessoria jurídica.”

“Em relação ao concurso, fui indigitado para conduzir o processo na primeira fase em que fui Presidente do Júri, numa equipa de cinco elementos, sendo um Presidente, dois vogais e dois suplentes.”

“O processo decorreu em duas fases, numa primeira fase em que foram convidadas as empresas a manifestarem interesse e, na segunda fase, para apresentar o caderno de encargo e os detalhes do concurso.”

“O trabalho sempre foi feito em colaboração, parceria e consulta com a ARAP, mesmo na preparação dos documentos para o concurso, antes de se tornar público os documentos, para ver se estavam em conformidade com as normas do CCP.”

“Na primeira fase, foi solicitado, para comprovação da capacidade financeira da Palm Shipping Lines e esta apresentou os documentos da sua parceira, Tshudi Ship Management, que não tinha a capacidade financeira.”

“Entretanto, na fase de esclarecimentos vieram a apresentar uma outra sucursal da Tshudi Ship Management, mas não era o que foi entregue na fase inicial do concurso, esta, sim, tinha capacidade financeira.”

“Em relação à segunda fase, sobre a TRANSINSULAR não sei, porque não participei nesta fase, mas os elementos do júri devem ter respeitado os critérios definidos.”

O Sr. **António Barbosa**, (Anexo XIV), vogal do Júri da 2ª fase do concurso, entendeu ser relevante, esclarecer na parte introdutória da audição o seu envolvimento no processo.

“Fui contratado como consultor do Ministério da Economia Marítima desde setembro de 2018, tomei conhecimento deste processo em dezembro de 2018 e em janeiro de 2019, participei na parte da discussão do contrato, mas tudo o que se refere a parte do concurso desde o início do processo desconheço totalmente. O único conhecimento que tive é a leitura, de forma rápida, dos documentos que antecederam a fase do contrato. O meu papel foi de participar na discussão do contrato. Depois de ter havido uma proposta ganhadora, havia a necessidade de discutir o contrato, designadamente, os moldes, os custos da subvenção, as rotas de acordo com o caderno de encargos do concurso e as questões ligadas a tripulação, a segurança, a necessidade de ter uma ou outra rota. Só participei nisto e foi em janeiro de 2019 na Praia, e, não obstante, ter havido reuniões no Ministério, mas nada que seja relacionado com o concurso ou do membro do Júri”.

Para a Sra. **Maria João Novais** (Anexo XV), Presidente da Comissão de Resolução de Conflitos da ARAP, “O júri tem os poderes limitados pelo caderno de encargos... eu volto a repetir, qualquer concurso tem os elementos fundamentais dos seus documentos do concurso, e não se pode mexer nos documentos do concurso, são inalteráveis. Porquê? Porque, senão altera o princípio de igualdade entre os concorrentes...”

“Esses tipos de erros podem ser admitidos, também o júri tem uma intervenção, quando são questões que não são fundamentais em termos de proposta, mas sempre, como eu digo, o princípio tem que ser sempre igual para todos, porque senão o princípio da igualdade não funciona...”

“...não existe essa amplitude dos poderes porque senão, então aí sim, pegávamos no Código e dizemos põe o Código de lado e o júri faz como

quiser e estabelece as regras. Isso não existe!”

“...o júri não tem autoridade para condicionar as propostas no sentido da contratação, o que está a me dizer e que consta do relatório que também conheço, de o concorrente A «é obrigado, é aceite, porém deve fazer isto», são cláusulas contratuais e isso aí são condições que terão que ser vistas pela entidade contratante que, neste caso, seria o Estado, no momento da contratação com o concorrente, mas dentro daquilo que já estava no caderno de encargos, não é contratuizar... eu não posso contratuizar uma situação que não está prevista no caderno de encargos. Do caderno de encargos tiro «ipsis verbis» e faço o contrato e estas condicionantes da aceitação de uma proposta que também não fazem parte das competências do júri, o júri do concurso não tem essas competências, isso aí são cláusulas, claramente contratuais, que devem resultar depois do contrato a assinar entre a entidade adjudicante, neste caso entre o Estado e o concorrente vencedor, após o cumprimento do caderno de encargos e estas cláusulas são cláusulas de exclusão, não são cláusulas condicionantes nem admitido sob condição, porque senão todos os outros concorrentes iriam refazer, pegando nas suas palavras e refazer as propostas em função de... e isto ultrapassa, claramente, e de maneira evidente, as competências do júri do concurso.

Para o Sr. **Luís Lopes**, Representante da Palm Shipping Lines e Tshudi Ship Management, (Anexo XVI), o processo começou mal e terminou mal. Põe em causa claramente toda a ação do Cte José Manuel Fortes, enquanto Presidente do Júri, com as seguintes fundamentações: “Ele trabalhou na montagem deste processo, não sei se é correto ou não, fazer parte do júri.E

Referiu-se a um encontro no qual o Sr. José Manuel Fortes terá insistido em tomar o Business Plan da Palm Shipping Lines, porque a empresa, criada na altura, TMCV, “...mais tarde iria enviar o processo ao Ministério, para conhecimento, porque era necessário fazer o registo na AMP e o Sr., José Manuel Fortes pegou o projeto porque o Sr. Ministro pediu para nos ajudar a preparar convenientemente para o concurso.”

Declarou ter ouvido conversas comprometedoras entre o Cte Fortes e outras pessoas enquanto aguardava para ser atendido por este “... sentados ao lado da porta, ouvimos a conversa do Sr. Manuel Fortes e outras pessoas lá dentro e quando entramos para nos ajudar a esclarecer e mostrar o que é que pretendíamos, ele com poucas palavras, e passou por email, (terá dito) o que iria acontecer na primeira fase e o que é que era para ser... foi aí que se começou a perceber de muitas coisas, porque não havia razão...”

“...sabendo ele ou os membros do júri que a Palm Shipping Lines é uma empresa que ainda não está a funcionar, mas é filial de um parceiro, com mais de 110 anos, para poder participar no concurso, foi excluída logo no primeiro dia porque não respeitou a declaração de impedimento. Como é que pode? Se a empresa ainda não está a funcionar como é que tem dívidas com as finanças? Como é que tem dívidas para com a segurança social? Fomos excluídos porquê?”

“Foram ligeirinhos, muito ligeiros, logo no início, com o processo em mãos, excluíram-nos por uma declaração de impedimento. Recorremos à ARAP e readmitiram-nos outra vez.”

“Posso mostrar os documentos para verem como é possível que um vogal (Sr. Samuel Fortes), sendo membro do Júri, sem terminar a primeira fase ele já era funcionário da Transinsular. O Sr. Manuel é que levou em mãos, para o Ministério, o caderno de encargo da Palm Shipping Lines”, que na ótica do Sr Luís, terá sido a base para a elaboração do caderno de Encargos do concurso “A Palm Shipping Lines ao perceber do caderno de encargos viu que as rotas e algo mais eram exatamente o que se encontrava no business plan da Palm Shipping Lines... Ele (referindo-se ao Cte Fortes) trabalhou no caderno de encargos dentro do Ministério. Quem são as pessoas que ali estão e que têm formação para tal? O Sr. José Manuel é uma das únicas pessoas...vínhamos a saber depois, das voltas que ele processou, o caderno de encargos foi exatamente o que ele copiou do nosso”

“Howe má fé, claramente neste processo de concurso.”

“Em relação a capacidade financeira a Palm Shipping Lines tem 3 pessoas especializadas, formadas em economia, em gestão e em contabilidade, no processo, que são unânimes. Por isso, recorremos para mostrar que não era bem assim a interpretação do júri. Quanto ao know-how está muito bem escrito e não deram o trabalho de ler. No processo podem ver o que está.”

“Os membros do Júri ao analisarem todos os concorrentes podem dizer quando é que a Transinsular teve o know-how em transportes de passageiros? Que é uma coisa bastante delicada! Tem experiência em transportes de combustíveis e de contentores. Quanto a transportes de passageiros pode ver todo o curriculum e ver que não tem nada a ver com passageiros. Passageiros não é combustível, nem tão pouco contentores. Nunca transportaram passageiros!”

O Sr. **Franklim Aguiar**, Representante da POLARIS, SA, (Anexo XVII) questionado sobre a imparcialidade do júri, respondeu, “Eu nesse aspeto não gostaria de pronunciar, porque, primeiro não sou jurista e não sei. Eu só sei que os argumentos que apresentaram, para mim, servem.E

Respondendo sobre o cumprimento da lei e a transparência no processo

de composição do Júri, o Secretário de Estado da Economia Marítima, Sr **Paulo Lima Veiga** (Anexo XVIII), é de opinião que „... foi pedido às Instituições do sector que indicassem, pelo menos no que tange ao Ministério da Economia Marítima, os membros do júri que poderiam fazer parte... a AMP indicou, o Ministério indicou e foram esses membros pela parte indicada pelo Ministério da Economia Marítima que fizeram parte. Penso que foi tudo dentro da Lei e com a máxima transparência. São pessoas com idoneidade suficiente que trabalham e trabalharam no sector, tanto neste Governo, como no Governo anterior, penso que por aí não há questões, mas isso é a minha opinião...”

“o concurso como eu disse foi muito escrutinado, existem opiniões divergentes, mas o que quero aqui referir é que as instituições tiveram total independência e decidiram que o concurso foi legal, que o concurso era para avançar e foi o que aconteceu. Portanto, aqui não houve interferência, não houve influência. Aqui as coisas correram o seu trâmite normal, das reclamações e das análises das reclamações, e os senhores Deputados têm acesso aos relatórios”

“Penso que foi tudo dentro da Lei e com a máxima transparência. Os jurados são pessoas com idoneidade suficiente que trabalham e trabalharam no sector, tanto neste Governo, como no Governo anterior, penso que por aí não há questões, mas isso é a minha opinião.”

Perante o questionamento de eventual interferência do Governo nos trabalhos do Júri, o Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças, Olavo Correia, (Anexo XIX) Ministro que tutela a UASE, entidade que coordenou todo o processo, respondeu assim: “O Governo acata a decisão das autoridades... Há muitos elementos do júri que eu nem conhecia. Nunca reuni uma única vez com o júri, júri que eu não conheço... nomeamos o júri, o júri fez o seu trabalho e o júri presta conta pelo trabalho que fez. O Governo não pode substituir o júri, o Governo é corresponsável, politicamente, pela decisão do júri, mas do ponto de vista administrativo o júri é responsável pela decisão que toma e o Governo não desautorizou em nenhum momento o júri nem a agência de regulação...”

5.2. Na sequência das declarações dos membros do Júri, os Deputados membros da CPI, quiseram ouvir outras personalidades auditadas, nomeadamente os representantes da ARAP e os responsáveis políticos em relação a eventuais lacunas identificadas no CCP durante o processo e que possam ter, de algum modo, dificultado o trabalho do Júri.

Assim, a Sra. **Carla Soares**, (Anexo XX) ouvida na qualidade de Presidente do CA da ARAP teceu as seguintes considerações:

“Talvez eu seja suspeita para falar do Código de Contratação Pública, mas acredito que reúne boas condições para o país no que tange a essa matéria, no processo de desenvolvimento da democracia, porque o desenvolvimento da democracia também está atrelado às soluções que se tem tomado a nível mundial na área da contratação pública, pelo que acredito que temos um excelente CCP, não obstante a evolução, a modernização seja patente diariamente nessa matéria.”

“O Código de Cabo Verde é do nosso tempo é da nossa realidade e é do nosso país, e para tal acho que sim, o Código permite garantir não só a condução deste procedimento como acredito que garante e garantirá a condução de outros procedimentos, tanto é que o Código é um excelente instrumento legal, que permitiu o exercício do direito a audiência prévia, da participação dos operadores na decisão da administração pública, portanto, o código estabelece premissas que possibilitem aos operadores económicos, reclamar, impugnar, recorrer, pedir esclarecimentos durante todo o procedimento e isso na minha opinião foi feito.”

“Trata-se de um concurso complexo, uma área de extrema importância para o país e acredito que o ruído tenha a ver com a dimensão e com a complexidade do processo.”

“Relativamente à questão da manifestação de interesse, de facto, o Código, no artigo 40º, referente aos tipos de documentos que cada procedimento deve trazer, diz apenas que o concurso limitado por prévia qualificação tem que ter o programa de concurso, o caderno de encargos e o convite para a apresentação de propostas, contudo, no âmbito da tramitação do procedimento vê-se que o concurso limitado por prévia qualificação, numa primeira fase, os operadores apresentam candidaturas, mas o artigo 2º diz o seguinte, mCandidatura é uma declaração pela qual o candidato manifesta à entidade adjudicante a sua inequívoca vontade de contratar, portanto, considero ser isso uma manifestação de interesse, e vejo nisso uma questão de terminologia. Na minha opinião, quando se fala em manifestar interesse está-se a falar do gesto do candidato. Não obstante noutras paragens existir esse documento de manifestação de interesse, aqui apresenta-se a candidatura, que significa, no meu entender, a manifestação de interesse no âmbito de um procedimento limitado de prévia qualificação.”

“Tenho dificuldades em responder sem conhecimento dessas lacunas, contudo, relativamente a este código e ao dossier, o que o código nos diz em relação a este tipo de serviço, é que temos que escolher um procedimento e este procedimento foi escolhido em função do valor do contrato, não há opção no código, portanto, tem que ser, necessariamente, um concurso limitado por prévia qualificação, não há concurso público, nos concursos, diz-se claramente, concessão é limitada por prévia qualificação ou duas fases, pergunta-se se há lacunas, não vejo nenhuma.”

“Os documentos de procedimento para a concessão constam de uma Portaria que aprova os modelos estandardizados, o que significa que quem vai conduzir o procedimento tem que adequar aos documentos standards, o que é uma facilidade visando a harmonização, inclusive desses procedimentos no nosso país e, aqui, julgo ser uma ajuda e não uma lacuna.”

“Quanto as informações contraditórias, desconheço, aliás a legislação anterior tinha aspetos contraditórios e omissões que levaram a ter um Código de Contratação Pública, mas respeito as opiniões e, mais uma vez, agradeço que as informações contraditórias chegassem a ARAP para o registo e futura proposta de alteração do código em vigor, e melhorar o sistema nacional de contratação pública, portanto, não faz sentido estar a apontar dedos sem indicar os factos e os pontos.”

O Sr. **Carlos Silva**, (Anexo XXI) enquanto vogal da Comissão de Resolução de Conflitos da ARAP, disse que “não creio que haja lacunas ou problemas com o Código a ponto de impedir quer a promoção do concurso, quer do trabalho que é feito a nível da Comissão de Resolução de Conflitos. Durante o pouco tempo que estive na Comissão não deparou com nenhuma lacuna no Código que impedisse o seu trabalho, embora na discussão entre os membros tivessem anotado um ou outro aspeto que carecia, se calhar, de alguma melhoria numa altura da revisão do Código, mas que não era nada demasiado importante que pudesse implicar a revisão imediata do Código. No trabalho do dia a dia poderá haver aspetos que a experiência aponta no sentido de se introduzir uma ou outra melhoria no Código. O mesmo foi revisto não há muito tempo, e muitos consideraram o Código bastante bom. Não encontrei nenhum motivo decorrente do Código que me tivesse impedido de analisar o recurso interposto naquele procedimento do concurso.”

“Embora eu não conheça, de concreto, qual a dificuldade que o júri poderá ter tido, quanto à manifestação de interesse, não configura propriamente uma limitação porque o concurso, com prévia qualificação permite ultrapassar aquela dificuldade. A figura da manifestação de interesse, como tal, não está consagrada no Código uma vez que houve documentos estandardizados e que o júri ou a entidade o que tinha que fazer era adequar aos documentos que estão previstos no Código que, essencialmente, eram o programa e o caderno de encargos e nos concursos de prévia qualificação fazer o anúncio noutros termos, por forma a permitir, que haja, de facto, uma avaliação e evitar qualquer tipo de imparcialidade ou de dificuldade de avaliação. A dificuldade em si não era do tipo de manifestação de interesse, mas sim, por causa do conteúdo da própria grelha de avaliação e que se entendeu que, por aí, a manifestação de interesse não foi bem concebida.”

“Relativamente às ilhas há sempre essa questão das ilhas, mas que no lançamento de um concurso internacional não vê. Considerou que poder-se-ia colocar a nível de programas ou de cadernos de encargos algumas especificidades para defender a questão das ilhas ou da região.”

Para a Sra. **Maria João Novais**, Presidente da Comissão de Resolução de Conflitos da ARAP “...relativamente a ser um bom Código ou a ser um mau Código, não me parece que o critério de se fazerem as leis está em serem boas ou serem más. É um critério muito subjetivo para se estar a qualificar o Código. O que eu digo é que, desde a primeira lei de aquisições públicas que houve uma evolução gigante a nível da Contratação Pública em Cabo Verde e foi uma evolução muito positiva, que é de registar ...e vou dizer mais, neste momento, como falou que é o meu instrumento de trabalho, devo-lhe dizer que pelas estatísticas que vêm, em maio/abril, já tínhamos decidido mais casos na Comissão de Resolução de Conflitos do que o ano passado todo, isso é um sinal que a Contratação Pública funciona e que as regras são válidas para todos e há um acreditar neste sistema de Contratação Pública que nós temos em Cabo Verde montado.... Confesso que não houve até agora uma decisão que tivesse sido posta em causa nos Tribunais, de maneira que eu acho que isso é um dado que é um ganho que é positivo a nível da contratação e do documento que nós temos..”

Para o Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças, Olavo Correia, enquanto governante com responsabilidades em matéria de contratação pública,

“...nós temos duas questões aqui em Cabo Verde em relação ao Código de Contratação Pública. Há uma que não tem a ver com o código, nem com a ARAP, que tem a ver com a planificação da parte das entidades contratantes... Falta de planificação, esse é o primeiro problema que não pode ser escamoteado nas Câmaras Municipais e nas entidades públicas temos de planificar. Sabemos que um concurso demora seis meses temos de começar esse concurso seis meses antes, agora não podemos pensar que o concurso demora seis meses e começar um mês antes e no dia seguinte queremos ter o processo fechado e há outras entidades que trabalharam e trabalham com base no quadro legal existente e que nunca reclamam do quadro legal existente... e depois existem questões legais que podem ser melhoradas e nós estamos a trabalhar com o apoio do Banco Africano para fazermos uma revisão de todo o Código da Aquisição Pública que também há muita lentidão do processo, às vezes... a lei, de facto, é moderna mas coloca-se a questão, se a lei moderna está ajustada à realidade de um país arquipelágico, insular e com o estado de desenvolvimento que tem Cabo Verde hoje, e se isso não é um próprio empecilho a todo o processo de contratação pública. Portanto, um é reconhecer que temos um défice de planificação de preparação e até de especialista... Depois é a parte legal quer uma coisa, quer outra deve ser vista para que possamos otimizar a contratação pública e garantir a transparência como é óbvio, mas também, acelerar o processo... resumindo, o Código da Aquisição Pública, sim, precisa de ser revista, a lei mas também a nossa capacidade organizativa para consultar bem e no tempo certo.”

Para o Ministro da Economia Marítima, José Gonçalves (Anexo XXII), que também tem responsabilidades em matéria de contratação e aquisição públicas, disse: “Quanto a questão dos membros do júri a pronunciar sobre lacunas na legislação acho inclusive ...até pouco ético... Porque, então, se entendem ...que têm opiniões divergentes daquilo

para o qual estão confiados, inclusive pondo em causa a legislação e lacunas da lei deviam, também, ter a responsabilidade de, em primeiro lugar, se excluir do processo. Agora, não fica bem ir pelo processo dentro daquilo que é o processo de concurso e cumprir com todas as normativas para depois, na praça pública, aventar que isto está falacioso ... Acho que houve várias reclamações, passaram por vários criivos e sempre ouvimos e tivemos a luz verde para avançar para uma fase seguinte e houve oportunidade dos manifestantes, dos reclamantes apresentarem as suas preocupações e aquilo que discordaram e, isso foi um processo normal, dentro da democracia e respeito pela primazia da lei. Fez-se tudo aquilo dentro de absoluta normalidade foi pena que atrasou quase um ano o processo da nossa solução mas respeitou-se o procedimento e também a democracia...”

5.3. Os membros da CPI quiseram saber qual foi a intervenção e o papel da ARAP em todo o processo, uma vez que alguns dos inquiridos deixaram escapar que terá havido um contacto permanente com a Autoridade Reguladora em todas as fases do concurso.

Para o Sr. José Manuel Fortes, Vogal do Júri da 1ª fase e Presidente do Júri da 2ª fase Gabinete MEM, “o Júri teve sempre suporte da ARAP em que foi também necessário a votação dos seus membros para que o aspeto em análise de, na base do princípio de manutenção do procedimento, obrigar o único concorrente a adequar, cumprir com os requisitos exigidos no caderno de encargos, passasse avante”

Perante as dúvidas dos membros da CPI sobre a legalidade desse procedimento, o Sr. José Manuel afirmou que a decisão da ARAP também versa sobre esta matéria e essa entidade reguladora teve todos os relatórios e pronunciou sobre tudo isto. Provavelmente, a CPI não tem toda a informação vinda da ARAP, mas reafirmo que a ARAP decidiu sobre a matéria em questão

Outro membro do Júri que foi nessa mesma linha foi o Sr. Rui Oliveira Silva, que afirmou que *o Júri entendeu relativamente a questão dos navios, o adjudicatário deveria fazer um ajusto à sua proposta. Consta do relatório e o Júri também recomendou que o estudo de viabilidade económica, assim como o mapa de modelação e exploração deveria também ser adequado, porque existem duas coisas, e não se pode chegar à uma conclusão de que o programa do concurso diz, taxativamente, que era excluído aquele que apresentasse navios com idade inferior a 15 anos, não, diz que há uma classificação, uma nota, esta é uma conclusão a que o Júri optou. O Júri recebeu reclamações profundas sobre esta matéria, mas soube responder e submeteu a ARAP para pronunciamento e a ARAP deu-lhes razão, dizendo que sim, que adotaram a decisão certa.”*

Para a Presidente da ARAP, Sra. Carla Soares, “a ARAP, enquanto autoridade reguladora do mercado da contratação pública rege-se pelos princípios da Contratação Pública que são materializados através das regras e dos procedimentos de contratação pública, portanto, os princípios não são teorias na contratação pública, havendo várias formas de os materializar e só serão ofendidos se uma ou várias regras ou um ou vários procedimentos deixarem de ser cumpridos em um ou vários momentos, subseqüentemente. O CCP, ou seja, as regras de contratação pública estão fixadas por lei para orientar que os aplicadores possam, da melhor forma, materializar esses princípios”. As vezes é possível, num determinado procedimento, conseguirem alcançar determinados princípios em detrimento de outros, ou seja, com mais prevalência do que outros, contudo não vejo, neste processo em causa, que os princípios tenham sido, de tal ordem, ofendidos que possam ter perigado o dossier, o contrato que se objetivava desde o início. Foram ofendidos determinados princípios em determinados momentos, mas que não perigaram, tanto é que o Código estabelece momentos que possa haver suspensão do processo para analisar e apreciar antes de adjudicar, no caso da CRC, em que a ARAP teve intervenção nesse processo concretamente”.

Em relação a eventual intervenção da ARAP na fase de avaliação das propostas do concurso disse que “não, a ARAP não pode, não deve e não fez essa intervenção, não podia tê-lo feito. Isto é feito por quem trabalha e aprecia os relatórios que são os membros do júri e quem decide sobre as recomendações emitidas pelo júri é a entidade adjudicante e a ARAP não é e nem foi, nem júri, nem entidade adjudicante e nem aconselhou, nem orientou e nem teve conhecimento, nem ajudou. De facto, a ARAP tem apoiado as entidades adjudicantes e operadores económicos, mas nesse processo não. A ARAP mais do que regulador, tem feito um trabalho pedagógico de integração dessa disciplina no país, mas nesses momentos nunca, nem neste processo e nem noutros. Afastamos, exatamente, porque periga a missão e a independência da ARAP e atuações futuras. Como é que iam apreciar um relatório sujeito a impugnações? Para sermos, minimamente imparciais tivemos que, de facto, afastar e temos estado a apoiar as entidades adjudicantes, normalmente, não neste caso, em processos de elaboração de documentos a nível legal, mas não a nível do objeto a contratar, não se discute o que é que vão contratar, como vão contratar e o que é que querem contratar, mas sim a nível da parte das cláusulas jurídicas, do caderno de encargos, como é que devem escolher o procedimento. A ARAP intervém nos procedimentos da contratação pública nos seguintes momentos: Com base no trabalho que a ARAP faz da auditoria, supervisão, resolução de conflitos e de promoção de formação, a entidade emite vários relatórios, que estão presentes no site da ARAP para consulta pública, e com base nessas informações, emitimos normas técnicas a determinados procedimentos e diretivas a todo o sistema nacional de contratação pública. Portanto, supervisão, auditoria, promoção de formação, resolução de conflitos, emissão de normas técnicas e diretivas é o que a ARAP tem feito, é o momento das

intervenção que temos feito. A auditoria é feita *A posteriori*, a supervisão é feita durante o procedimento e nunca com a intervenção nas decisões e nem na tomada de qualquer decisão relativamente a avaliação...”

Para Carlos Silva, também da CRC da ARAP, *“não estou em condições de me pronunciar porque não tive nenhum contacto de trabalho com o júri. O trabalho a nível da Comissão de Resolução de Conflitos foi em termos de receber os recursos, ouvir as partes interessadas, a própria UASE, representante da entidade e os candidatos, sendo que a UASE foi ouvida no sentido de incorporar melhorias na fase posterior, negando ter tido qualquer contacto com o júri.”*

“Do lado da CRC houve dois pedidos: um primeiro foi para incorporar os dois concorrentes, que ninguém ficasse excluído na primeira fase, foi pedido que a UASE aceitasse as duas candidaturas e na fase posterior, a decisão de considerar impropriedade o recurso da Palm Shipping, pelas razões expostas anteriormente, não tanto pelas condições financeiras, mas por falta de documentação que era uma das exigências do Código, em que havia aspetos do tipo língua estrangeira, que era claramente um motivo de exclusão que está no Código e foi baseada num artigo do Código que a Comissão considerou que havia motivos de exclusão do concorrente, nomeadamente a apresentação de documentação que não era nem em inglês nem em francês, que era uma exigência do Concurso.”

“A nível da CRC, quando ouvimos as partes interessadas fizemos recomendações verbais aos responsáveis da entidade UASE, para esclarecer eventuais lacunas da documentação e que eu saiba a própria ARAP, por e-mail, teria recomendado à UASE sobre a necessidade da melhoria da documentação do concurso. Não acompanhamos porque isto deveria ser feita pela própria ARAP e não pela Comissão de Resolução de Conflitos, que é um órgão da ARAP, mas que pronuncia só em caso de Resolução de Conflitos.”

A Sra. Maria João Novais, que ficou com o voto vencido, foi em sentido contrário, tendo, neste quesito, declarado o seguinte: *“relativamente à primeira deliberação, foi claro o que a ARAP decidiu e aí eu não me opus e concordei de facto ... tínhamos apenas um anúncio, não havia cláusulas de exclusão e não era esse o momento para se decidir por impedimentos ou não dos concorrentes e aí a ARAP, a Comissão de Resolução de Conflitos no seu todo, decidiu pela admissão das propostas todas e depois fazer-se a análise. Seguiu-se o concurso e relativamente à segunda deliberação, para mim foi evidente e na troca de e-mails e mensagens entre os colegas da ARAP e pegando aqui na deliberação em concreto eu queria salientar o seguinte: diz-nos a página 15 que ... primeiro, começamos um concurso na base de um anúncio do jornal, uma manifestação de interesse e só depois de termos chamado a atenção da UASE nesse sentido é que foram produzidos os elementos do concurso e não é aquilo que era espectável perante um dossier como este...depois, o que é que nós temos e diz o documento na página 15: dforçoso é concluir que a figura do convite, a manifestação de interesse, não está prevista no código, sendo em consequência, irregular a solução encontrada pela entidade responsável pela condução do procedimento, e suportada apenas no referido convite que constitui uma alteração em relação aos documentos standards, instituídos pela ARAP. O júri vê-se impedido de verificar, do cumprimento de alguns dos atributos previstos para a avaliação das candidaturas, designadamente, e que são as cláusulas de exclusão ou de admissão dos concorrentes e nomeadamente de se encontrar uma proposta vencedora, a capacidade económica e financeira sólida conforme relatórios e contas por não ter sido convenientemente desenhado o modelo de avaliação densificando os fatores anunciados e, fundamentalmente, por não ter apresentado qualquer expressão matemática ou quantificada ou de quantificação dos indicadores. Como resultado, vê-se impossibilitada de exclusão de candidaturas que alegadamente não reuniram as condições mínimas que não se sabe bem quais são. Não é minimamente aceitável a defesa de que foi cumprido...e isto estou a dizer estou a transcrever a defesa apresentada pela UASE e pelos candidatos recorridos...passe a expressão no processo em que dizem que foi cumprido o artigo 74º do Código da Contratação Pública ...é a própria UASE, e aí os documentos do concurso também dizem isso, que diz que permite ter uma perceção da dimensão do nível de performance de cada candidato, porém perceção de um concurso desta envergadura e importância para a economia Nacional põe em causa o princípio da transparência...e para mim isto aqui foi fundamental, depois foram muitas irregularidades que foram apontadas, contrariamente ao meu colega, eu vi as declarações que ele fez na Comunicação, essas irregularidades, para mim, são graves e não se pode basear um procedimento do concurso com esta envergadura sem os elementos que são fundamentais para a contratação, o caderno de encargos, o programa do concurso e não nos cingirmos a um convite de manifestação de interesse.”*

“Não há elementos quantitativos, não há elementos matemáticos, não há um desenho da avaliação, o tal modelo de avaliação e na base desta falha toda que foi apontada, entendi e, por isso votei de vencido, que nós não poderíamos deixar passar este concurso. O concurso deveria ter sido suspenso, deveriam ter sido refeitos todos os elementos do concurso com base nos critérios e naquilo que está na Contratação Pública e não avançarmos e continuarmos até o fim com este concurso, poderíamos fazê-lo de outro modo. E enquanto Comissão de Resolução de Conflitos e eu sou Presidente da Comissão de Resolução de Conflitos, acho que nos cabe um papel fundamental enquanto reguladores na Contratação Pública e aquilo que eu disse, e que repito aqui, era importante dizer à UASE que deveria elaborar ‘ab início’ um caderno de encargos e um programa de concurso compatíveis com o que pretende efetuar, que é

um concurso internacional para a contratação/concessão do serviço público de transportes marítimos no âmbito e de acordo com a lei de Contratação Pública. Estas falhas eram básicas e fundamentais para não se avançar com este concurso nos moldes em que foi desenhado.”

O Sr. **Luís Lopes** insistiu que “Todo o concurso está errado desde o início.”

Para mostrar o importante papel da ARAP, disse *«Nem sequer apreciaram as propostas dos operadores nacionais, excluindo-as logo na primeira fase, aliás excluídas logo na entrega de manifestação de interesses, caso a ARAP não tivesse anulado essa decisão.»*

“O voto vencido do membro do júri da ARAP, citou que o concurso deveria ser anulado e fazer de novo, fazer as coisas corretamente, com o caderno de encargos. Houve má fé, claramente neste processo de concurso.”

“Na Comissão da ARAP, houve um voto vencido de um dos jurados e pede anulação do concurso. Porque é que a parte constituinte da ARAP pede anulação do concurso? Ela disse que, a seu ver, não se devia deliberar pela admissibilidade das propostas excluídas, mas pura e simplesmente a anulação do concurso.E

O Sr. VPM e MF, **Olavo Correia**, num discurso mais próximo dos elementos do Júri, confirmou que a ARAP esteve envolvida em todas as fases do processo, dizendo: “...tentamos (referindo-se ao Governo), desde logo, cumprir com a lei e a intervenção do Governo nessa matéria e como em outros processos era apenas no final do processo para homologar o concurso. Havia um convite feito, um convite para manifestação de interesse, convite para apresentação de propostas, havia um programa de concurso, havia um caderno de encargos e um júri que era responsável pela tramitação de todo o processo administrativo em relação a concessão e tinham as instâncias de recurso que, nesse caso, felizmente, intervieram em todo o processo e em todas as fases e foi, por isso, que o processo demorou tanto tempo e que todas as fases do concurso foram objeto de uma análise por parte da ARAP que deu decisões separadas, para o caso de qualquer decisão contrária da ARAP, ajustarem à estratégia concursal, mas que, felizmente, tiveram o OK da ARAP em todas as fases para poderem continuar.”

“...O júri tem que prestar a conta em relação ao procedimento que foi adotado, procedimento esse que foi auditado pela Agência Reguladora de Aquisições Públicas e, em todas as fases, foi dado o OK para continuar com o processo...”

“Nós só viemos a intervir na fase final e a fase inicial foi júri e ARAP, júri e ARAP, júri e ARAP e a UASE e mais nada. ... isso é pura má fé estar a dizer que interviemos para beneficiar a empresa A ou a empresa B...”

“Vir agora nesta fase, depois de um concurso que passou por todas as fases ao nível da ARAP, desde a fase inicial do convite para manifestação de interesse...”

Questionado sobre o voto vencido de Maria Novais que considera que o processo deveria ser anulado e se terá nomeado algum membro da ARAP nessa altura, **Olavo Correia** responde: “já disse que as pessoas que intervieram no concurso em relação aos transportes marítimos na ARAP, todas elas foram nomeadas pelo Governo anterior, este Governo, eu mesmo, não tivemos nenhuma intervenção. E quem nomeia a resolução de conflito é o próprio Conselho de Administração da ARAP na altura, portanto o Governo não tem nada a ver com nenhum, até poderia ter porque tem poder para o efeito, mas nesse caso não teve. Não nomeamos nem antes, durante o processo, viemos a fazer uma alteração recentemente, mas as pessoas que intervieram no processo não foram nomeadas por nós, foram todas nomeadas pelo Governo anterior, essa é a primeira questão. Acrescenta ainda que a comissão de resolução de conflitos é um órgão colegial entre os membros e que a decisão que prevalece é do órgão e não da pessoa. Eu vos garanto que se a ARAP tivesse dito: - Sr. Ministro isto está errado, tem de ser visto de outra forma, convinha repetir o processo desde início. Nós faríamos! E a equipa tinha instruções para isso. Aliás esse procedimento que eu disse concursal que foi adotado foi herdado por uma equipa que eu não nomeei uma única pessoa.

5.4. Os membros da CPI quiseram saber qual era o nível de informação das empresas no momento em que se iniciou o processo e o momento de aparição do Caderno de Encargos. Neste sentido, registam-se os seguintes depoimentos:

Sr. **Samuel Fortes Júnior** (Anexo XXIII) – “...todas as empresas tinham o mesmo nível de acesso às informações para concorrer e poderem elaborar uma proposta técnica e que é inaceitável que uma empresa tenha apresentado uma única folha A4.t

Sr. **Rui Oliveira** – “Se as empresas estiveram todas em igualdade de circunstâncias em termos de informações, não posso responder a essa pergunta, porque não posso dar essa garantia, a única coisa que posso dizer é que foi elaborado um caderno de encargos e foi elaborado um programa do concurso e foram divulgados através de um anúncio que chamaram de manifestação de interesse. Não vou tocar neste assunto, porque este assunto já não me diz respeito. Pressupõe-se que aqueles instrumentos foram divulgados nos canais importantes. Essas questões já não me envolvem, vou até a parte que me toca. Ajudei na elaboração dos documentos do concurso só na parte técnica, no início, antes de ser membro da equipa. Chamaram-me duas vezes para ir nas Finanças

ajudar, apoiar naquilo, fui lá emiti as minhas opiniões, registaram e fui para casa, depois é que fiquei a fazer parte do processo do Júri, e que as minhas opiniões estão lá nos documentos, nos papéis de trabalho, porque as opiniões são dadas, podem ser colhidas, podem não ser colhidas.”

Sra **Carla Soares** – “...no processo, o caderno de encargos surge na 2ª fase.”

“Num primeiro momento, na primeira fase, os documentos não foram disponibilizados e houve dois candidatos que recorreram a CRC, tendo em conta que eles foram excluídos por não terem entregue um documento que está na carta de manifestação de interesse, embora de uma forma pouco clara, e aqui a CRC entendeu que sendo um documento que acompanha a proposta, mas que não instrui a proposta e com base na necessidade de, sempre se trazer maior concorrência a um procedimento, ou seja quanto mais concorrentes estiverem na segunda fase melhor. Como tinha referido, nesta fase, ainda os concorrentes não tinham informações suficientes para as suas propostas, depois do caderno de encargos e do programa de concurso esses dois candidatos se calhar poderiam fazer a diferença na concorrência e entenderam que, com base na concorrência e questão de interesse público atrelado, fundamentalmente, ao facto de estarmos perante o dever de adjudicar ou lançar um procedimento e temos no artigo 18º do código da contratação pública um princípio a favor dos concorrentes, a favor dos procedimentos, a favor das propostas.n

Sr. **Carlos Silva** – “...não posso garantir isso se as seis empresas que passaram à 2ª fase, estavam, nessa altura, em pé de igualdade de informação, porque a CRC interrompe o seu trabalho com a deliberação e que não sabe que tipo de documentação posteriormente a UASE incorporou junto dos concorrentes, pois nenhuma reclamação chegou à Comissão por falta de documentação naquela fase e que não sabe exatamente o que é que foi disponibilizado em termos de cadernos de encargos...”

“...ressalvando a parte referida, restrita ao próprio seguimento e a falta de documentação e de não se ter cumprido em rigor o Código da Contratação Pública, acredito que a transparência estava garantida pelo próprio concurso e que só pelo facto de ser concurso, já indicava que era transparente. Com lacunas de falta de documentação e, sobretudo, falhas a nível dos critérios de avaliação, pode-se admitir que o processo não foi rigoroso e teria dificultado o trabalho do júri, mas foi transparente.”

Sr. **Admar Spencer Brito** – *«A nível do caderno de encargo, existe a experiência do processo de conceção dos principais portos de Cabo Verde e o procedimento foi similar. Foi criada uma fase de manifestação de interesse e só depois avançar para a fase de caderno de encargos.»*

“A visão é que na primeira fase deveria ser de entender os interessados, em vez de avançar diretamente com uma ‘short list’, de modo a perceber a capacidade das empresas e depois de mostrarem que possuem a capacidade de participar, avançar com os restantes detalhes do concurso.”

“O CCP permite que isso seja feito e com base em opiniões jurídicas não havia constrangimentos em avançar com os procedimentos e foi, por isso, que se fez esta distinção entre as duas fases, uma de qualificação dos candidatos e outra de avaliação das propostas técnicas e financeiras.”

Sra. Maria João Novais, “é assim, eu acho que todos os concorrentes nessa fase estavam em pé de igualdade, com elementos ou sem elementos, sabiam para aquilo que estavam a concorrer e apresentaram, manifestaram interesse na base dos dados em que lhes foram dados, foram poucos dados ou muitos, nessa fase estavam todos em pé de igualdade. Por isso é que nessa primeira fase, quando apresentaram o primeiro recurso, entendemos que não era a fase para apresentar os requisitos de declarações impedimentos nem nada, porque ainda era apenas uma fase de manifestação de interesse, donde deveriam ser todos admitidos a concurso e a partir desse momento, todos com os mesmos elementos apresentarem as propostas.”

“Relativamente à questão do caderno de encargos e do programa de concurso, como digo são elementos fundamentais e está na Contratação Pública, são os elementos do procedimento e sem esses elementos, qualquer concorrente não tem os dados logo de início para poder apresentar uma proposta, pode manifestar interesse que é participar, mas não pode passar mais do que isso, agora não podemos é reduzir, que foi aquilo que nós tivemos logo na primeira fase do concurso, reduzir o concurso a apenas a um anúncio. Jornal que não tem os elementos, mas isso é igual para todos, não há concorrente A ou concorrente B. Essas regras são publicadas e são válidas para todos. Agora, sem elementos, como é lógico não se pode apresentar uma proposta sustentada, entendo eu, mas isso como eu digo sempre, é uma situação que é igual para todos os concorrentes..

Sr. **Franklim Aguiar**, Representante da POLARIS, SA, *«...eu acho que as informações que tínhamos ou que todos tinham são as que constavam do caderno de encargos e de alguns emails que fomos trocando com a Comissão. Para mim, neste caso, eu tenho que falar na qualidade de 50% (cinquenta por cento) da Polaris, SA e no concurso quem foi o candidato não foi a Polaris, foi a Polaris mais a Associação dos Armadores que se juntaram em São Vicente e concorreram. Por isso, e, nesta qualidade, é que eu acho que, pessoalmente, tinha essas informações e acho que esse grupo tinha todas essas informações.»*

Sr. João Guilherme, Presidente da ACAMM, (Anexo XXIV), *«Eu não tenho a data comigo, mas nós tivemos conhecimento não através do Governo, mas sim através do Senhor Luís Lima, residente no Sal que sempre tentou interagir connosco na troca de informação, foi a*

primeira pessoa a enviar o caderno de encargos, depois eu passei para os demais armadores.E

Sr. **Luís Francisco Alves Natário** (Anexo XXV), Representante do Grupo Transinsular, *«Acho que a Transinsular não teve, não me parece que tenha tido, informação privilegiada nesse concurso. Concurso tem várias fases como sabem, creio eu teve nove concorrentes, que foram efetivamente ficando pelo caminho, digamos assim, porque não cumpriram os requisitos que estavam no caderno de encargos. Na parte final foi a parte que acompanhei porque estou em Cabo Verde, só há um ano, foi quando assumi a responsabilidade de ser o procurador do agrupamento. O trabalho todo anterior não tive oportunidade de acompanhar, como digo, foi executado pelo nosso Departamento técnico. De maneira que, na parte de informação privilegiada, não existiu, quase que lhe garanto que não existia de certeza.»*

*«Não houve nenhum privilégio. Senão a empresa, penso eu, apresentou a melhor proposta, a proposta que se adaptava às necessidades deste concurso e foi submetida à vários testes, digamos assim, à várias análises do departamento, do júri desse concurso, que eu tive uma ou outra reunião, bastante incisiva na questão do compromisso que a empresa estava a querer assumir. Em hipótese alguma, nenhum privilégio. Acho que o concurso foi transparente, feito de forma tão linear e objetiva. Acho que não tem nada, como que hei-de dizer, de suspeito...! Foi tudo muito claro, caderno de encargo etc. etc.»*

Para o Cte. **Luís Viúla**, (Anexo XXVI), Representante da Polaris, SA, *«realmente um aspeto relevante é que o caderno de encargos só foi apresentado na segunda fase, ou seja, depois de terem sido excluídas as três empresas que passaram para a fase final é que foi apresentado o caderno de encargos. E face às exigências do caderno de encargos, é uma opinião minha, penso que isso teria tido alguma influência na continuação dos outros dois candidatos porque, realmente, o caderno de encargos exige custos elevados talvez daí à desistência dos outros dois candidatos que passaram à fase final. A transinsular apresentou a sua proposta final, julgo, em conformidade com o caderno de encargos e passou a ser a concorrente vencedora. Realmente, quanto ao caderno de encargos na segunda fase, não tínhamos qualquer ideia em relação às compensações o que, atualmente, é ventilado na ordem dos trezentos mil contos. Realmente é uma notícia boa porque para cumprir o caderno de encargos vai ter exigência, como disse no início, investimentos avultados. Cinco navios com menos de 15 anos de idade exige um investimento avultado.»*

Sr **Luís Lopes** narrou um facto insólito para demonstrar que a Transinsular tinha informações privilegiadas: *«No dia 15 de julho passado, vai fazer um ano, recebemos uma chamada de Portugal, do BFI, banco que trabalhamos na procura de financiamento, e disse que deveríamos nos deslocar a Portugal porque a Transinsular queria falar com a Palm Shipping Lines. Mas porquê a Palm Shipping Lines?»*

*«Eles insistiram e nós fomos. Encontramos com o Sr. Gonçalo Delgado, que é o Big Boss da Transinsular e o Sr. Pedro Virtuoso, que está sempre aqui em CV. Antes de começar o concurso ele passou na ilha do Sal, estava bem informado sobre a Palm Shipping Lines, foi lá ter com uma das 9 pessoas, para abordar se a Palm Shipping Lines estava interessada em se juntar a Transinsular.»*

*«O mais estranho é que ele chamou de Portugal, a representação da Palm Shipping Lines foi lá e o encontro realizou-se a 19 de julho do ano passado, teve lugar no escritório central dele, no Cais de Sodrê, acompanhado do Banco, mais um jovem que trabalha no Banco de Angola, que é assessor da Palm Shipping Lines e que se deslocou também a Lisboa.»*

*«Eles nos disseram que sabiam que a Palm Shipping Lines tem condições, está muito bem estruturado, bem organizado e queriam saber, caso a Palm Shipping Lines ganhasse o concurso se a Transinsular podia ficar dentro e se a Transinsular ganhasse, se a Palm Shipping Lines ficaria dentro. Nós dissemos, a Palm Shipping Lines está num concurso e não podemos aceitar, de maneira alguma, e que isto deveria ter sido feito antes, não nessa altura.»*

*«Ele disse que poderíamos fazer um documento para tentarmos negociar e resolveram elaborar o documento, mas esqueceram-se de falar com o Dr. Rui...mora em Leiria, e quando ele chegou a Lisboa, a Transinsular disse, e isso foi a 28 de julho, que não ia fazer, porque o grupo da Transinsular em Cabo Verde aconselhou a deixar para depois da primeira fase. Mas eles já sabiam o que é que se estava a passar...»*

Perante o questionamento sobre alegada informação privilegiada de algum concorrente o Secretário de Estado, Paulo Veiga responde: *«Não concordo. Nem pessoalmente nem como representante do governo, portanto, não concordo, mais claro que isso eu não posso ser. As empresas tiveram todas a mesma informação. Todas! Eu não sou responsável pela interpretação que cada um dá às questões, mas ninguém teve acesso ao caderno de encargo no início, portanto estavam em pé de igualdade. Depois a regra do jogo foi anunciada desde início, portanto aqui não podemos vir dizer que no fim que alguém teve informação antes do outro não. Da mesma forma que o vencedor de concurso não tinha as informações que nenhuma das outras empresas tiveram. As empresas que foram eliminadas no início, foi por falta de capacidade financeira, que foi um requisito que foi pedido para a pré-qualificação. Era preciso não ter dívidas ao fisco, era preciso apresentar capacidade financeira e capacidade técnica.»*

5.5. Quais as razões que levaram a desqualificação das outras Empresas concorrentes e a seleção de uma, a Transinsular, que declarou não poder cumprir com os requisitos do Caderno de Encargos, foi uma questão cuja resposta quiseram saber os membros da CPI:

A Sra. **Indira Santos** começou por dizer *«tudo foi estabelecido conforme o caderno de encargos e demais leis vigentes no país»*

Relata que *«Quando da receção das 8 candidaturas procedeu-se a um ato público de abertura das mesmas. Constavam da lista, a Moura Company, a Polaris, a CV Line Transporte Marítimo, a Palm Shipping Lines em agrupamento com a Tschudi, a Transinsular em agrupamento, uma empresa chinesa, a VAS & Anek e a Cabo Verde Fast Ferry. Durante o ato público houve um entendimento do Júri de que das candidaturas apresentadas apenas 4 preenchiam os requisitos no que toca a formalidade.»*

*«No caso da empresa chinesa que foi desqualificada logo nesta fase, quem apareceu no ato público não apresentou a credencial que o mandatava para representar a empresa, além de ter apresentado apenas uma folha de papel A4 onde dizia que «eu sou a Global Kings e estou interessada nesta concessão.»*

*«No caso da empresa Moura Company, não apresentou os documentos comprovativos exigidos nesta fase, o que levou a automática não admissão para efeitos de avaliação.»*

*«Relativamente às restantes 6 candidatas, a Palm Shipping e a Polaris, não entregaram a declaração de inexistência de impedimentos. Após recurso à ARAP, que teve uma interpretação diferente do Júri, o documento foi aceite perfazendo um total de 6 candidatas que foram avaliadas conforme os critérios constantes dos documentos de concurso.»*

*«Do critério de capacidade financeira constava que as candidatas tinham que apresentar um relatório de contas dos últimos 3 anos, demonstrando o volume de negócio e os resultados líquidos. Como é de todo conhecido, os resultados líquidos da CVFF vêm sendo negativos em relação aos últimos 3 anos, apesar de apresentar uma excelente capacidade técnica, e foi este o critério que se avaliou. Relativamente à carta de conforto do Governo, apresentado, não poderia ser aceite pelo Júri, uma vez que não constava, como critério, dos documentos de concurso, ademais, a sua aceitação infringiria todas as regras de concorrência possíveis, consubstanciando injusta e desigual para os outros concorrentes.»*

*«Quanto à proposta da Transinsular, o que a empresa diz é que deveria ser aceite uma outra condição porque existe a possibilidade de ter navios com outra idade mas que conseguem garantir o que o Governo queria, entretanto, diz na mesma proposta que, a empresa era obrigada a aceitar os termos impostos pelo Governo que é a entidade adjudicante, ou seja, «a empresa admite que se fosse por ela não concordaria com o número nem com a idade dos navios, mas que se vê obrigada a aceitar tais requisitos porque eram essas as exigências dos documentos do concurso.»*

A mesma afirmou, a proposta em concreto da Transinsular não dizia que a empresa iria trazer navios com mais de 15 anos. A proposta dizia que a empresa iria cumprir com o requisito, apesar de entender que um navio com 20 anos poderia servir com idêntica qualidade e capacidade para a concessão, mas como a exigência é de até 15 anos iriam acatar a decisão.a

*«Esta questão foi muito retratada na parte da admissão condicional, exatamente porque o Júri queria uma firmeza se, efetivamente, a empresa aceitaria essas condições ou se continuaria, de uma forma muito genérica, a dizer que era obrigada a aceitar, e como não há um parâmetro concreto no Código de Contratação Pública quanto à admissão condicional, o júri recorreu a um artigo em concreto, para que afirmassem a absorção de todos os critérios e compromissos que vinham do procedimento – O Júri tinha esta margem no Código de Contratação Pública, e como não poderia notificar a entidade e dizer-lhe, «eu estou a admitir-lhe, condicionalmente, mas tem de cumprir determinadas condições», se o Júri não tivesse um artigo que permitisse notificar e dizer - «você pode ser admitida mas essas condições têm que ficar claramente aceites»- e foi o que foi feito.»*

*«Para além disso, o Júri fundamentou a aceitação final da proposta da Transinsular com base em três princípios do Código de Contratação Pública - o princípio do interesse público, o princípio da manutenção de procedimento e o princípio da eficácia e eficiência. O princípio da manutenção de procedimento determina que todo o procedimento contratual tem de ser levado até o máximo, não podendo ser cancelado senão pelas formas constantes da lei e, após a análise do artigo 102.º do Código de Contratação Pública, que se refere às únicas causas de cancelamento de procedimento. O Júri não encontrou uma única razão para o cancelamento do procedimento concurso.»*

Em relação a razão para a exclusão da POLARIS, o Sr João do Rosário, Armador ALISEU, Lda. (Anexo XXVII) respondeu assim: *«razão kês dá!?! A razão k foi dód é k, comparativamente, el tem que ser fete corretamente. Comparativamente com outras empresas nacionais, o volume de negócio da Polaris era menor do k kês internacional. O k é lógico porquê Polaris ta trabaiá na Cabo Verde dentro dum quadro cabo-verdiano ondê que tinha dós navio ta operá. Se kês critério k tinha sido colocóde entre um companhia internacional e companhia nacional, naturalmente, kel volume de negócio dum internacional é*

*muito maior do que o volume de negócio de um nacional. Bom critério k foi escolhido foi esse. Na nha entender é ka devia ser espióde só desse forma li. El devia ser espióde dentro do quadro do negócio nacional não do negócio internacional mas como Governo fazé, nakes critérios el colocá kês critério financeiro, naturalmente, k um companhia k tem mute mais volume extra Cabo Verde, kel volume é maior k volume intra Cabo Verde. E' isso."*

*"talvez é uma questão de interpretação! Pode ser até k Polaris apresentou se Plano de Negócio de uma forma mal interpretóde, porquê? o k k Governo dzé? Governo dá kês linhas, na kês linhas foi pedido k tinha k ter cinco navios ta funcioná. Pa quês cinco navio funcioná, nos no fazé um proposta k no tava utilizá já navios nacionais, k é o k tita ser utilizado agora, utilizando navios nacionais e, paulatinamente, es tava continuá ta ser substituído. Mas nô tinha entróde em contato k empresa é k tava vendé navios ma nós no ka podia asiná nenhum contato ou recorré a nenhum acordo financeiro sem ter garantia ke no tava ta cubrí es linha. A partir de momento k no ka tem garantia de linha nos no ka podé dzé no ta fazé investimento, aliás foi o k Transinsular fazé. Transinsular ganhá e depois k Transinsular ganhá, agora kes ti ta prepará plano de negócio inclusive na ACAMM quando k no pedi plano de negócio não havia. Porquê kel plano de negócio ta dependé de acordo k Estado. Estado já decidí kma el ta trabaiá ma empresa A, a partir da lá kel empresa tem x meses pa apresenta o plano de negócio. Por isso, k m ta dzé ma as interpretações, as conversas que no tive k Ministro de Finanças e k Ministro de Transporte quando el foi transferido pa kel comissão de concurso talvez lá fka uns areia, el ka foi bem transferide, porquê ideia era o k m ta li ta dzé, porque no asistí tudo kes reuniões no planificá ma Secretário de Estado, ma Ministro k kes dós Ministros. Dentre des quadro li é k nós no pensá, agora depois kel caderno de encargos pa concurso pode ser kel tive algum desvio na camin e isso jame ka ta podé dzé bosês porque nós no ka concorre diretamente. No tive mais de 10 reunião k serviço de Estado durante tude es periode. kel concurso ka refleti corretamente nós pensamento, ao menos o k nós nô tinha intendide."*

*Na ótica de Franklim Aguiar, „Em relação a isso, eu acho que o EGrupoG formado pela POLARIS, SA e os Armadores que se concentram em São Vicente podem entrar com mais detalhes, nós achamos que fomos mal excluídos do concurso, reclamamos e foi aceite a nossa reclamação. Só que na segunda fase fomos excluídos porque as regras eram bem claras e em relação ao nosso parceiro que supostamente tinha o poder técnico-financeiro para nos apoiar não chegou ao fim que era o DiamondD, que eu participei numa reunião em São Vicente e pedimos ajuda porque não tínhamos condições, os armadores não têm condições financeiras para suportar sozinhos. Têm que ter um parceiro muito forte com know how e capacidade financeira para pôr em marcha uma estratégia de transporte marítimo. Essa é a minha opinião muito pessoal."*

*Para o Representante da Transinsular, Sr. Luís Natário ia Transinsular é uma empresa que pertence ao grupo ET, que tem 80 anos, e está espalhada por vários pontos do globo, (Portugal, Cabo Verde, Uruguai, Panamá, Moçambique), portanto, há todo um histórico, que garante que a empresa em todos os projetos que se tem envolvido, tem tido sucesso. Muitas vezes não é sucesso financeiro ou económico, mas é sucesso do ponto de vista operacional, comercial que fala por si. A questão de transporte de passageiros, a Transinsular envolveu-se no concurso, porque sabe e tem consciência, que pode fazer um bom trabalho e vai fazer, com certeza. Aquilo que se está a preparar nesta altura, é, inclusivamente, admissão de várias pessoas, para manterem essa qualidade, mais técnicos, nomeadamente na parte operacional, que é muito essencial nessa parte de transporte de passageiro, ter alguém que saiba como é que os navios se mexem. Não pode haver falhas a nível de lacunas de tripulações por exemplo, não pode haver uma quebra de uma viagem, porque o navio não esteja devidamente equipado. A Transinsular tem esse compromisso com a concessão que lhe foi dado, não só a Transinsular, há também 49% dos armadores nacionais, a Transinsular com 51% de Cabo Verde Inter-Ilhas, que é a designação da empresa. São questões, que estão a ser analisadas e feitas, e o objetivo principal é que vão ser cumpridas, é a única coisa que posso adiantar."*

*"A questão de idade dos navios, é uma questão que realmente as vezes é falada, mas a idade dos navios, as vezes não é a questão, mais importante. A manutenção é que o navio tem que ter. Deparamos muitas vezes com navios de 10 anos, em que os armadores não fazem manutenção adequada, poupam as vezes na manutenção e depois, naturalmente, os navios envelhecem por si, e temos navios as vezes com 20 ou 25 anos, ninguém lhes dá a idade que eles têm... é uma questão que está no programa e que tem que ser cumprida, ou justificada qualquer alteração..."*

*"...isso, é uma preocupação que a Transinsular tem tido, podem ver para o nosso navio porta contentor, Lagoa, que está aqui no tráfico inter-ilhas, é um navio de 1997, se não estou em erro, e está perfeitamente em bom estado... Há preocupações de certificações etc. Esta preocupação, quando estamos a falar de frotas para passageiros, então ainda tem que ser mais cuidada, porque estamos a falar de vidas humanas, não vai ver aí nenhuma situação, que possa pôr em causa a questão da segurança, essencialmente. ...há um compromisso em fazer os serviços inter-ilhas, de acordo com a necessidade de cada uma das ilhas, as ligações semanais, diárias etc., tudo isso, foi apresentado e foi feito e vai ser cumprido, garantido, como representante do agrupamento. Vai ser cumprido com certeza, temos consciência disso, estamos a trabalhar nesse aspeto, não vai haver dúvida sobre essa questão."*

*Cte. Luís Viúla, Representante da Polaris, SA, opina assim: "Eu não tenho conhecimento se a empresa vencedora cumpriu, se a proposta cumpriu, não tive acesso à proposta final da transinsular não tenho conhecimento se cumpriram ou não o caderno de encargos. Somente os Armadores Nacionais, tem uma garantia verbal do Governo de Cabo Verde que o caderno de encargo vai ser cumprido e com rigor"*

*Sr. Andi Andrade afirmou que "segundo o caderno de encargos, deveria trazer cinco barcos, ou seja, 35 milhões de euros de investimento, mas a CV Fast Ferry, sozinha, não estava em condições de ter mais dois barcos para perfazerem 5 barcos. Disse que para investir em mais dois barcos precisaria de, no mínimo, de mais 15 milhões de euros, portanto não estava em condições e precisava de um parceiro, mas que infelizmente a CV Fast Ferry nunca teve a oportunidade, de mobilizar um parceiro para viabilizar a sua posição financeira para se poder aplicar devidamente no concurso."*

*Na ótica do SEEM, Paulo Veiga, "A Transinsular foi escolhida porque, o Grupo, Transinsular Cabo Verde e Transinsular PT, foi até ao fim e apresentou uma proposta no fim. Eu não diria que não satisfazia a primeira proposta da Transinsular, não cumpria com o caderno de encargos, é não cumprir. Propôs 3 navios e, portanto, o Júri disse: Está no caderno de encargos que há uma fase de negociação, se vocês se comprometeram a cumprir o caderno de encargo são os vencedores. ... e foi e cumpriram. Aqui tínhamos duas opções, o júri podia decidir na hora, não cumpriu, o concurso ficou vazio, mas aqui como a responsabilidade é do júri, o júri optou por condicionar. Portanto, condicionou, negociou-se cumprir e assinou-se o contrato. Não teria cumprido, não se assinava o contrato e ter-se-ia que lançar um novo concurso."*

*"cumpriu-se tudo o que está no caderno de encargos, se não, não assinávamos o contrato, não é só ganhar o concurso, ganhar concurso é uma coisa, assinar o contrato com as regras do caderno de encargos, é que finaliza, por isso que só a 15 de março é que fechou. Temos aqui ex-governantes e sabem - fecha-se o concurso e depois o concorrente pode desistir, pode não cumprir alguma coisa que prometeu cumprir. Isto é negociação e chegou ao bom porto, felizmente. Aqui o que importa dizer é que isto vai ligar as nossas ilhas e vai melhorar o serviço, vai permitir com que as economias locais tenham acesso aos mercados. Isto é o que importa dizer sobre tudo isto. Mas nós estamos a garantir e o contrato garante que se cumpra o caderno de encargo. Agora eu não posso prever incumprimento antes de entrar em efetividade, portanto, o governo está cá, o Estado está cá, para fazer cumprir o contrato que assinou."*

*Eu acredito plenamente nas pessoas e nos membros do júri que estiveram a conduzir isso. Eu acho que são pessoas idóneas, fizeram o seu trabalho com máximo rigor, já passaram por lá várias reclamações e as suas decisões prevaleceram. Eu não posso vir pôr isso em questão. Em momento algum interferi com o júri nas decisões e o governo não o fez. Portanto, aí estavam funcionários públicos, pessoas reconhecidas na nossa sociedade, que foram nomeados como júri para seguir um caderno de encargos e decidir."*

*Para o VPM e MF, Olavo Correia, iquando se lança um concurso apresentam-se as propostas e elas são avaliadas e a melhor proposta que tínhamos era dessa empresa que garantiu, embora tenha apresentado inicialmente três barcos, que estava disponível para colocar os cinco barcos e que a questão fundamental não era o número de barcos, mas sim as frequências e as rotas que estavam previstas. Porque o custo da operação depende daquilo que for o investimento inicial em termos de capital para otimizar a operação. Não estou amarrado a questões administrativas só quero uma solução para o meu país, uma boa solução. O que mais me interessa são as frequências e não o número de barcos com que ela (a empresa) consegue fazer as frequências todas que estão estipuladas, com três em vez de cinco era melhor para o Estado porque seria menos investimentos, mais ocupação e menos custo de indemnização e porque que teria de lhe exigir os cinco barcos? Era uma questão apenas teórica e, por isso, que no contrato com o Estado de Cabo Verde a empresa tem que cumprir com os contratos e se não cumprir, o Estado tem poderes para atuar. Convém não se esquecer que nessa empresa os nacionais têm 49% da Cabo Verde Inter Ilhas, a empresa que irá gerir a concessão, com administradores que são Cabo-Verdianos e estarão na empresa."*

*"...esse contrato tem e deve ser respeitado sob pena do Estado reaver a concessão, tomando os barcos e tudo, o Estado tem esses poderes e se a outra parte não cumprir o Estado toma tudo, barco, pessoas e tudo. Está na lei e a empresa sabe disso e penso que a empresa vai cumprir, e tudo faremos para que a empresa cumpra porque o Estado não quer entrar em litígio de um negócio que vai esperar que a empresa incumpra para tomar, não é o papel do Estado."*

*"Queremos transportes marítimos fiáveis, seguros, bem regulados, bom preço e unir todas as ilhas, transportar pessoas, cargas dentro de um quadro de responsabilidade civil, devidamente adequado e regulado. Esta é a solução que encontramos!"*

*"Não há nenhum país que avance com base na indecisão e qualquer decisão é tomada com base em pressupostos e não existe nenhuma decisão no mundo que é 100% perfeita."*

*"...por aquilo que tem sido o relacionamento do parceiro estratégico, com os armadores nacionais, com a Cabo Verde Fast Ferry, num processo altamente complexo, não se ouviu um único ruído dos armadores nacionais, da Cabo Verde Fast Ferry, porque o Governo liderou o processo de forma*

que todas as partes pudessem chegar a um entendimento e dar o país uma boa solução. Não encontram nenhum armador a criticar e todos fazem parte do processo, as dez empresas fazem parte. Os que criticam são os que foram eliminados do concurso e as empresas que estavam a operar todas fazem parte da solução e ninguém pôs em causa o processo, a Cabo Verde Fast Ferry idem. Algumas pessoas dependendo da sua área de atuação podem não estar de acordo o que é obvio porque «não se pode agradar a todos.»

“... há um contrato para ser cumprido e o Estado vai avaliar porque os pressupostos de rota e frequência foram feitos com base em estudos. No dia em que começarem a operação e verificarem que existe um erro de pressupostos o Estado esta disponível para mudar porque não vão manter uma decisão que prejudica o país. O Governo está a cumprir a lei ... não existe nada que enfraquece a posição do Governo que é forte porque tem 49% das empresas nacionais no capital e na administração, porque somos a entidade concedente e temos poderes especiais que decorrem da lei, é a entidade de regulação, o IMP que vai fazer a regulação, e a empresa que está obrigada a um contrato que deriva de um caderno de encargos, com tudo definido, de forma clara, para todos, de modo que possam fiscalizar, auditar e garantir que o interesse do Estado seja salvaguardado, ciente que lá onde houver desvios de pressupostos em relação a realidade concreta e, enquanto Governo tem de ser flexível para ajustar com base na total transparência e protegendo o Estado e prestando o melhor serviço de transporte marítimo de carga e passageiro para todos os cidadãos cabo-verdianos.”

5.6. Relativamente à possibilidade de exclusão da proposta da Transinsular e cancelamento do concurso, os auditados opinaram da seguinte forma:

Cte Fortes – “Neste tipo de contrato, o CCP em si, e a forma como se criou a questão da avaliação no caderno de encargos e no programa de concurso, não admite exclusão por um nível mínimo de pontos. Depois houve um dos aspetos que está num dos pontos do relatório em que os três membros do júri tiveram que votar, agiram sempre em concertação, mas neste aspeto tiveram que votar porque, de facto, havia um elemento do júri que defendia que esse critério era um critério para não avançarem com a proposta e votaram. Como esse elemento do júri saiu vencido, avançaram, tendo na base que, de facto, deveriam trabalhar com os princípios para a manutenção da proposta e neste sentido, solicitaram todos os esclarecimentos ao concorrente para que pudessem avançar com a avaliação da proposta e, no final, tiveram uma declaração do concorrente expressando, claramente, que iria cumprir com o que estava no caderno de encargos. O princípio de manutenção da proposta, no limite, obriga a fazer tudo para manter o procedimento, aqui um elemento do júri saiu vencido e os outros dois votaram a favor e avançaram com a avaliação da proposta. Numa avaliação de 100, a proposta teve uma avaliação de 35 e, não havendo pontuação mínima, a proposta acabou por passar e depois foram discutir o contrato.”

“Esta situação teve o suporte legal da ARAP, reafirmou que está na decisão da ARAP e com votação também de um elemento da ARAP que saiu vencido. Há interpretações diferentes... Neste tipo de concurso quando é serviço público o que se pede é que se cumpra com o serviço público, só havia um concorrente, ou seja o Júri estava perante uma única proposta e, na base desse tal princípio de manutenção de procedimento, pediu esclarecimentos e obrigou que emitissem uma declaração que cumpriram todos os requisitos do caderno de encargos, porque de facto, em termos de serviços públicos neste tipo de contrato é assim, disse que queria 5 navios, mas como já tinha dito, na decisão estratégica é preciso pensar, mas neste caso, alguém poderia fazê-lo com três, mas alguém também poderia dizer faço com 7 navios, portanto, o que fizemos foi obrigar o único concorrente que tínhamos a adequar/ cumprir com os requisitos que se exigia no caderno de encargos, e a empresa assumiu e demos continuidade.”

“...acredito que não se deveria anular o processo, nunca, mas deve haver é um bom acompanhamento, em condições deste tipo o Estado tem que se impor.”

“...há critérios que foram estabelecidos para que houvesse igualdade no processo de concurso e isto foi muito bem tratado. O único problema que se pode ter é que só tiveram um concorrente, mas o concurso foi público e, na minha opinião foi, provavelmente, mal interpretado. Provavelmente, se o código permitisse uma situação de manifestação de interesse, em que haveria primeiro uma sessão pública de esclarecimento da pretensão do Governo, provavelmente, haveria outros interesses...”

...o processo assim como está, está melhor para Cabo Verde em termos financeiros e em termos de situação económica, em termos de qualidade para o país, porque o Estado pode intervir.h

Sra Indira Santos – ...a atuação e a avaliação do Júri, pautam do que consta do Caderno de Encargos e do Programa de concurso.”

“O Programa de concurso não permitia ao Júri, no subcritério de avaliação do número de navios, excluir uma proposta. Se constar de um critério que a entidade não preenche determinado requisito e a combinação for exclusão, a entidade é, automaticamente, excluída. Mas se constar de um critério que a combinação é zero, não significa exclusão uma vez que tem que analisar, obrigatoriamente, os demais critérios seguintes para ver se preenchem ou não e, no caso em concreto, quando se fez a análise, o Júri encontrou pontuação neles. O Júri não

tinha margem para decidir excluir a proposta porque se estaria a violar o programa de concurso.”

“No concurso em concreto, era mais importante a idade dos navios do que o número de navios. O não preenchimento do critério de idade dos navios, dava automaticamente a exclusão da proposta. Neste contexto, o Júri não teve argumentos nem base para excluir uma proposta. Como o Júri tinha a margem de admissão condicional que o próprio legislador colocou, apesar de o CCP não estipular os parâmetros para tal, o Júri viu-se numa situação em que tinha de respeitar o programa de concurso que não permitia excluir uma proposta, que não tinha preenchido um determinado requisito se esse requisito não dá combinação de exclusão. Ademais, analisando o CCP, não há uma cláusula de cancelamento, para além do dever de respeitar os princípios gerais constantes do Código que pedem que o Júri vá até à última instância e que só se cancele um procedimento, se, realmente, constar essa cláusula de cancelamento. Daí o Júri ter colocado as condições, uma vez que queria garantir até ao fim que essa entidade iria respeitar os compromissos constantes do Caderno de Encargos por forma a ver se, realmente, a empresa estava ou não interessada na concessão. Colocaram 5 condições à empresa, duas das quais, nem tanto, relevantes, e as três principais, uma das quais tem que ver com o número de navios. No contrato já há a assunção de trazer os 5 navios que, sublinho, não tem que ser por aquisição uma vez que os documentos de concurso permitem o afretamento.”

“Ainda, relativamente, à proposta da Transinsular e ao quesito sobre a idade dos navios, a mesma proposta não foi excluída justamente porque a Transinsular, numa nota enviada ao Júri disse que, apesar de não concordar com esse termo do concurso, era obrigada a assumir todos as condições previstas no caderno de encargos e no programa de concurso, incluindo, neste caso, trazer navios com a idade exigida. Caso, a Transinsular tivesse assumido que não estava de acordo com esse requisito e que iria trazer navios com 20 anos, por exemplo, a proposta não poderia ser aceite pelo Júri o que ditava a exclusão da mesma, que não foi o caso. Ou seja, resumidamente, a Transinsular disse que discordava do critério da idade dos navios, ela é de opinião que um navio de 20 anos de idade consegue fazer o trabalho de forma idêntica a um de 15 anos, mas que era obrigada a cumprir as condições estabelecidas nos documentos do concurso, trazendo, neste caso, navios com idade máxima de até 15 anos. Portanto, em assumindo esses requisitos, o Júri não poderia excluir a proposta, mas que também o Júri não tem outro critério para outro tipo de avaliação que não esse.”

Sr Rui Oliveira – “...não se apurou nenhuma condição de exclusão do candidato Adjudicatário, por isso mesmo é que foi recomendada Adjudicação desse candidato, condicionalmente, conforme consta do relatório final.”

“Continuo dizendo que, obviamente, não se reuniram condições de cancelamento do concurso, se o concurso era para correr, é porque não há condições de cancelamento. O cancelamento do concurso está claramente definido no Código, anula-se o concurso quando fica vazio, anula-se o concurso quando na avaliação do Júri tenha sido provado incoerências, isso não aconteceu em nenhum momento.”

“...não são esses (número, idade e titularidade dos navios) os critérios da anulação do concurso, a anulação do concurso consta do Código, anula-se por estar vazio, anula-se porque o Adjudicante não aceitou o relatório, não aceitou as recomendações, mandou reavaliar, ou anula-se porque há reclamações e ARAP decidiu mandar suspender e depois corrigir ou anular. Disse que, essas questões não se colocaram, até o momento do término dos seus trabalhos.”

“...há uma parte importante num concurso, que é a parte de esclarecimentos prévios... Nos esclarecimentos prévios não foi nunca posta em causa a questão dos critérios em termos de objetividade ou subjetividade, ou seja, os concorrentes aceitaram, na íntegra, o conteúdo do caderno de encargos. Na fase seguinte, que é uma fase de adequação dos instrumentos com base nas contribuições obtidas dos candidatos ou concorrentes, ou seja, se não foi feita nenhuma alteração aos instrumentos, então não poderia haver e não houve incongruências relevantes que poderiam ter optado pela anulação do concurso ou adequação daqueles instrumentos. Um elemento do Júri é uma pessoa que faz parte do processo, pode vincar a sua posição que isto ou aquilo não está bem, tem que ser alterado, mas há uma equipa e a equipa funciona não por unanimidade, porque a avaliação não é por unanimidade, mas sim por quórum, por decisões. A unanimidade é o último recurso, quando se chega a unanimidade é uma situação muito grave, por isso, aqui não há causas, do meu ponto de vista, que ditassem essa anulação com base nesse critério.”

Sra. Carla Soares – “...uma das regras primordiais do Código é que a entidade adjudicante ao lançar um procedimento de contratação pública está constituído no dever de adjudicar, portanto há todo um conjunto de princípios, regras e procedimentos que leva-os a manter este foco durante a tramitação e tudo se faz neste sentido, ou seja só se cancela um procedimento quando não houver como garantir o contrato, objeto do procedimento e não haja previsibilidade de ser bem cumprido. Dito por outras palavras, quando se lança um procedimento, estão constituídos no dever de adjudicar e observa-se todo o trabalho que vai sendo feito no sentido de adjudicar, só não se adjudica se há critérios de exclusão, há critérios que não são cumpridos que vão perigar a execução daquele contrato, portanto, isto em qualquer procedimento, por mais simples que seja quanto mais derivado da complexidade.”

“E, neste caso, também, durante a intervenção da ARAP não se vislumbrou essa oportunidade de cancelar o procedimento, houve momentos em que era oportuno, mas havia soluções legais, para que não o tivessem feito.

Isso é uma análise do júri e não da ARAP. Os júris, nos procedimentos são soberanos, e o que eu tive nas minhas mãos para decidir, também não vislumbaram razões de excluir ou não excluir e não tê-lo feito, pelo que, na minha perspetiva, as decisões foram bem tomadas e portanto, relativamente à qualidade e transparência do dossier, daquilo que se passou na ARAP, daquilo que tiveram que intervir... a Contratação Pública é um procedimento, pelo que a qualidade do processo não está reunida apenas nos procedimentos da contratação pública, portanto a qualidade do processo está também envolvida no próprio objeto, na dimensão e na complexidade do dossier. Acredito, pelo que conheço, que é um processo, em que houve algumas deficiências na organização do mesmo, mas que até o final do procedimento tenham assegurado a qualidade necessária para garantir o interesse público e o objeto da contratação prevista."

**Sr. Admar Spencer Brito** – "Não. Não havia condições para a exclusão da Transinsular. Era das empresas que apresentava condições adequadas, definidas desde a fase inicial. Não vejo nenhuma razão para que a Transinsular fosse excluída."

"Em relação ao cancelamento do processo não vejo motivos, salvo a questão colocada por um Deputado, se é adequado fazer-se a primeira fase com manifestação de interesse e a segunda com o caderno de encargo, que se encaixa perfeitamente. Respeito estas dúvidas e estas questões."

"Não consigo apontar nenhum motivo que levasse ao cancelamento do concurso."

"Na primeira fase foram excluídos três candidatos, a Polaris, a Palm Shipping Lines em parceria com a Tshudi Ship Management e a Cabo Verde Fast Ferry, por não apresentarem a capacidade financeira. Das três empresas, a Palm Shipping Lines também não apresentou a capacidade técnica sobre a experiência de prestação de serviço em transportes marítimos de cabotagem de pelo menos sete anos. Foram estes os critérios identificados em que as empresas não correspondiam e estes os motivos da exclusão."

"Prefiro avaliar na fase em que participei e nas restantes fases acredito que a equipa que ficou terá dado continuidade ao trabalho que vinha sendo feito."

"Acho que o processo decorreu dentro das normas definidas no CCP e respeitando todos os prazos e as indicações dadas pela ARAP, portanto, classifico o processo de positivo. Não considero que tenha havido motivos para cancelar e refazer o concurso."

**Sr. Carlos Silva** – "Numa determinada altura pôs-se a possibilidade de anular o concurso, nomeadamente, aquando da primeira reclamação ligada àquele processo, pela Comissão e a própria ARAP estavam sintonizadas de que faltava documentação ao processo e que num processo de concurso internacional daquela envergadura a UASE devia seguir toda a tramitação prevista no Código, que implicaria ter o programa de concurso, o caderno de encargos, e daí ultrapassar algumas lacunas da chamada manifestação de interesse. Na altura foi assinalada à própria UASE a falta dessa documentação e a necessidade de a UASE incorporar numa fase posterior do concurso toda a documentação revista no Código para não comprometer o concurso. Na altura ponderou-se um pouco o interesse público face à decisão última de anular o concurso, pois era um concurso internacional que envolve um longo tempo e parar, lançar um novo concurso, face à uma urgência que o país tinha em relação à resolução do problema dos transportes marítimos ponderou-se e considerou-se que se estava numa altura em que não anulando o concurso, por falta da tal documentação, era possível incorporar toda a documentação prevista na lei e o concurso seguiria a sua tramitação normal."

Reafirmou dizendo que "Foi ponderada a possibilidade de anular o concurso e o que se entendeu maioritariamente foi que havia a questão do interesse público e que havia no CCP entre os vários princípios, o princípio do favorecimento do procedimento que é bastante utilizado e considerou que a questão não era grave, pois pode-se invocar o princípio do favorecimento do procedimento para dar andamento ao procedimento, admitindo que, com a decisão favorável, não se estava a prejudicar nenhum dos candidatos e que os próprios candidatos, de certa forma, aceitaram a lacuna da falta de documentação já que nenhum dos candidatos ou concorrentes invocou a questão de forma tão vinculada para anular o concurso. Se, eventualmente, alguns dos candidatos tivessem requerido a anulação do concurso, de uma forma mais veemente, em relação à falta de documentação era muito provável que o assunto tivesse um outro desfecho, mas os candidatos, mesmo na falta da documentação e com a recomendação da ARAP de que a UASE devia incorporar as melhorias, ficaram mais ou menos convencidos de que ninguém sairia prejudicado e o concurso poderia acontecer."

**Sr. Samuel Fortes Júnior** – "...se foi cumprido aquilo que foi estipulado no caderno de encargo ou não, a informação que tenho é aquela que foi ventilada na comunicação social."

**Sra. Maria João Novais** – "...as causas de exclusão que são fixadas nos documentos do concurso, são imperativas, por isso é que estão definidas no Código e uma vez incorporadas no caderno de encargos ou no programa de concurso, devem ser cumpridas e isso são cláusulas de exclusão imperativas, a lei não admite a possibilidade de se desviar desses elementos. O Código da Contratação não permite, existem cláusulas de exclusão que são imperativas, de maneira que, para mim, se estes elementos

que acabou de me dizer não foram respeitados ou foram apresentados diversamente, como por exemplo..., vou-lhe dar um outro exemplo que tem a ver com a rede de rotas, é uma proposta variante, isto também não é admitido, só existe apresentação de propostas variantes quando está definido no caderno de encargos, a possibilidade de se apresentar e em que circunstâncias, se a rota dizia A, B e C e eles apresentam D e F, ou não se considera todo, ou seja não apresentou e considera-se um não critério, ou então apresentou uma proposta variante, que também não pode ser admitido e que é uma cláusula de exclusão ... e o mesmo quando disse agora, não fazer a referência a questão da idade, isso também é uma cláusula de exclusão, quer dizer ... são várias as situações que me aponta aqui que, para mim, são cláusulas de exclusão de uma proposta destas, não pode ser admitida, logo à partida enquanto analisando o caderno de encargos e a proposta apresentada pelo concorrente que não respeitou A, B e C, não pode ser aceite, independentemente de termos apenas um concorrente que por maioria de razão, afasta um princípio fundamental, que é a concorrência."

**Sr. João do Rosário** - "es lisim mi un ka podé respondel porque penso k é uma questão política e também uma questão jurídica. Mi un tita dá um testemunho do k tinha acontecido. Pal ser anulód ou não a questão k colocá talvez podia ser a filosofia do concurso com nacionais ou com internacionais. Se bosês perguntám a filosofia, de nha ponto de vista un podé dal mas o Governo tem sé filosofia, se kel filosofia do Governo é trazé um parceiro externo un ka podé bem dzé kma el ta erród ou ta certo, é se filosofia. Se kel concurso foi feito dentro de um quadro legal ou não, moda um dzé bosês, un ka ta bem pronúncia sobre isso, bsote deskulpan nes parte lisim porqué nós empresa ka ta dentro de, no ka ta fazé parte da empresa concessionária, nós no fka de fora, no ta preferi trabaiá fora. E a lei cabo-verdiana ka ta estrová nos de trabaiá fora. Porqué kem k ta na concurso ka podé tem navio fora, porque não! Kem k ta dentro de kel nova empresa criada ka podé tem navios porqué senão é ta fazé concorrência desleal mas kem k está de fora ka ta estrová trabaiá. Es lisim deve també fka clór porqué o concurso não quer dizer que tens a exclusividade total de transporte marítimo na Cabo Verde, el tem exclusividade de subvenção, não é exclusividade de transporte marítimo então mi un ka podé ba pronúncia sobre és lisim k nós no ta fora e ka ta estrová nós trabaiá.e

Para o **Sr. João Guilherme**, Presidente da ACAMM, "Nós desde o início, mostramos que o processo poderia ter seguido um caminho diferente, ou seja seguir um caminho entre o Governo e os armadores nacionais, era na minha ótica, aliás pelo menos nós todos na altura pensamos nisso, seria o caminho que deveria seguir, mas o Governo, todos nós sabemos, achou por bem ter um parceiro internacional, os motivos que sempre foram comunicados, um deles é o conhecimento nos transportes marítimos, neste caso, cabotagem inter-ilhas, inclusive no caderno de encargos, pedem 7 anos de experiência, a empresa vencedora, por acaso, que eu saiba, não tem os 7 anos de experiência."

"...o concurso desde o início teve muitos altos e baixos. Altos e baixos, tentativas de abordagem ao Governo, sem sucesso, algumas reuniões foram para esclarecimento de alguns pontos específicos. É assim, eu não estou por dentro de todo o processo da empresa que ganhou o concurso, mas eu acredito que uma empresa que ganha o concurso com este caderno de encargos deve estar preparada para ir avante com o que está no caderno de encargos. Recentemente produz-se a junção de vários alugueres de navios que estão no mercado para cobrir esse défice, não me parece que deveria ser aceite essa situação, tendo em conta, que o caderno de encargos era claro. Tendo em conta o caderno, está-se a fugir do que se pretende, aí não sei qual é a negociação que foi apresentada ao Governo, mas a mim realmente, traz-me alguma dificuldade em aceitar o que se está a passar neste momento, isto em termos pessoais."

Para o Representante da Polaris, SA, Cte. Luis Viula, inclusive nós recorremos a ARAP pedindo algumas informações em relação à forma como o convite foi formulado de início. Houve lapsos no início, realmente havia anomalias, as autoridades acharam bem em dar continuidade ao concurso, não me cabe, a mim, aqui e agora, fazer qualquer comentário sobre isso.i

O SEEM, **Paulo Veiga**, foi perentório Não concordo. Nem pessoalmente nem como representante do governo, portanto, não concordo... As empresas tiveram todas a mesma informação. Todas! Eu não sou responsável pela interpretação que cada um dá as questões, mas ninguém teve acesso ao caderno de encargos no início, portanto, todos estavam em pé de igualdade. Depois, a regra do jogo foi anunciada desde o início, portanto, aqui não podemos vir dizer que no fim alguém, até parece que alguém, teve informação antes do outro. Não! Da mesma forma que o vencedor do concurso não tinha as informações, nenhuma das outras empresas tivera. As empresas que foram eliminadas no início, foi por falta de capacidade financeira, foi um requisito que foi pedido para pré-qualificação, era preciso não ter dívidas ao fisco, era preciso apresentar capacidade financeira e capacidade técnica. Foram eliminadas algumas empresas ou alguns concorrentes por não terem demonstrado capacidade financeira, se tivessem demonstrado, provavelmente, o vencedor hoje seria outro, mas não podemos ir no «se». Eu acredito, plenamente, nas pessoas e nos membros do júri que estiveram a frente. Eu acho que são pessoas idóneas, fizeram o seu trabalho com o máximo de rigor, já passaram por várias reclamações as suas decisões e prevaleceram. Eu não posso vir pôr isso em questão. Em momento algum interferi nas decisões do júri, e o governo não o fez. Portanto, aí estavam funcionários públicos, pessoas reconhecidas na nossa sociedade que foram nomeadas como júri para seguir um caderno de encargo e decidir. Portanto decidiram,

se há outras motivações ou se há outros problemas que se prove. Agora, eliminar um concurso por achismo, eu não concordo. Não concordo não só porque não tem base, e não conseguimos apresentar nada como base para eliminar o concurso ou propor, também é uma decisão do governo e não minha, pessoal, mas quem sairia prejudicado era o País... Portanto, não podemos de ânimo leve e sem base só porque alguém acha, eu desafio, temos os tribunais para isso, temos a ARAP, temos, os canais pelos quais passaram, as instituições que têm responsabilidade de garantir a transparência do concurso, eles acharam que não havia razão. Portanto, eu não consigo vir justificar esta razão, prejudicando uma decisão que é fulcral... Portanto, nesse aspeto não posso concordar.”

“Eu não sei o que foi dito pelo Presidente da Cabo Verde Inter-ilhas, mas eu volto a reafirmar e que fique bem claro. Eles têm que cumprir o contrato assinado com Estado de Cabo Verde, que diz que temos que ter 5 navios, com menos de 15 anos e com as características que fazem parte do contrato. Portanto, isso é claro, nós assinamos um contrato, consideramos que as empresas são pessoas de bem. Quando se assina um compromisso é para cumprir.”

O VPM e MF, **Olavo Correia**, desvaloriza a questão dizendo “...O Governo acata a decisão das autoridades, eu vos garanto se a ARAP tivesse dito que convinha repetir o processo desde o início, nós faríamos. E a equipa tinha instruções para isso, aliás esse procedimento que eu disse concursal que foi adotado, foi herdado por uma equipa que eu não nomeei uma única pessoa. A responsável Margarida Mascarenhas, não foi eu que a nomeei, ela lá estava e todo o staff que fazia parte da UASE, o Ministro Olavo Correia não nomeou uma única pessoa lá. Era gente que vinha com a rotina de procedimentos anterior por isso que o procedimento foi igual ao procedimento que foi utilizado em relação a concessão dos portos, exatamente! A equipa propôs nós validamos e nomeamos o júri e nós só viemos a intervir no final. Eu não conhecia ninguém da Transinsular, eu não conhecia, não tinha que conhecer. Nós só viemos a intervir na fase final e a fase inicial foi júri e ARAP, júri e ARAP, júri e ARAP e a UASE e mais nada. Nós não ... isso é pura má fé estar a dizer que interviemos para beneficiar a empresa A ou a empresa B é má fé. Abuso até, porque nós nomeamos um júri com pessoas idóneas, tivemos intervenções da entidade concursal em todo o processo, no final houve uma proposta para adjudicar, com remendos, o que é normal nesses processos, e nós acatamos a proposta e avançamos foi isso, portanto, não houve intenção nem podia haver.”

“Eu não conhecia a empresa, não conhecia os acionistas, só os conheci depois da decisão ser tomada no quadro do processo comercial com os armadores nacionais, mas nunca o tinha visto, o senhor Gonçalo, nunca o tinha visto na minha vida. Há muitos elementos do júri que eu nem conhecia, do júri. Nunca reuni uma única vez com o júri, júri que eu não conheço... nomeamos o júri, o júri fez o seu trabalho e o júri presta conta pelo trabalho que fez. O Governo não pode substituir o júri, o Governo é corresponsável politicamente pela decisão do júri mas do ponto de vista administrativo o júri é responsável pela decisão que toma e o Governo não desautorizou em nenhum momento o júri nem a agência de regulação...”

“Uma coisa que importa dizer é que nós não poderemos avançar sem investimentos privados, por isso, nós não podemos criar um clima de suspeição permanente em relação aqueles que decidem investir neste país... temos a noção que nem tudo começa no ponto ótimo, temos questões a resolver, desafios a vencer, processos a melhorar, temos a noção disso... Esse é um processo de construção com desvios, com turbulências...mas tem que ser com paciência para lá chegarmos... se há processo que foi escrutinado do início ao fim é este aqui de transportes marítimos e a solução que nós encontramos com os operadores em que a Polaris vai ter quase 10% desta empresa, e não foi o Governo que decidiu essa percentagem, foram eles mesmos, reconheceram que a Polaris tinha o mercado, tem barcos, era um dos maiores operadores do mercado doméstico e decidiram dar essa percentagem. Foram eles mesmos os armadores nacionais, nós apenas criamos um quadro de confiança e de soluções para viabilizar a operação. E temos 10 armadores nacionais nesta empresa...e conseguir uma operação dessas, com quase 12 empresas numa única operação, não é fácil, isso foi trabalho. Gente de diversa origem, com diversas preocupações, diversos interesses, conseguimos um consenso para termos uma empresa com 11, 12 empresas sendo 10 nacionais, duas com capital estrangeiro mas é um direito nacional... foi obra, não foi fácil, portanto, penso que estamos em condições de gerir os riscos...a operação quando iniciar vai nos mostrar qual é o melhor caminho.”

“Em relação à Palm Shipping, ...os acionistas não são juízes, foram eliminados do concurso e não foi o Governo que os eliminou foi o júri que os eliminou do concurso. Reclamaram na ARAP e a ARAP não lhe deu provimento não lhe deu razão! ...interferência (do governo) não houve não podia haver ...apenas interviemos na última fase do processo, foi o júri a intervir e a ARAP a validar todas as fases do processo...”

“quando se lança um concurso, apresentam-se as propostas e elas são avaliadas e a melhor proposta que tinha era dessa empresa que garantiu, embora tenha apresentado inicialmente três barcos, colocar os cinco barcos e a questão fundamental não era o número de barcos mas sim as frequências e as rotas que estavam previstas. Era uma questão apenas teórica e, por isso, no contrato com o Estado de Cabo Verde a empresa tem que cumprir com os contratos e, se não cumprir os contratos, o Estado tem poderes para atuar.”

Defendeu ainda que “a entidade concedente tem poderes especiais que decorrem da lei e que a entidade de regulação, o IMP, vai fazer a

regulação e a empresa está obrigada a um contrato que deriva de um caderno de encargos com tudo definido de forma clara para todos, de modo que se possa fiscalizar, auditar e garantir que o interesse do Estado seja salvaguardado.”

Na ótica do Ministro da Economia Marítima, **José Gonçalves**, “o concurso foi transparente até porque foi escrutinado por nossa instância competente que é a ARAP. Houve várias tentativas pouco fundadas no sentido de tentar demonstrar que não havia transparência... alguns nem armadores são, mas sim potenciais pretendentes... passaram por esse crivo, naturalmente, a nível de escrutínio da ARAP e em todo processo a ARAP nunca levantou qualquer senão. Analisou, deliberou e passou-se pela fase seguinte, isto nos levou cerca de um ano quando nossa previsão que não seria mais do que seis meses...hoje deveríamos já estar a operar mas, é assim, temos de respeitar as normas e as nossas leis nesse sentido, e na democracia é mesmo assim mas, portanto, quanto a mim, o concurso é soberanamente transparente e isto foi demonstrado não por minhas palavras, mas pela ARAP que é a entidade competente para o efeito.”

“...o quê que tínhamos como opção? anular o concurso, começar do zero numa situação em que não encontramos entidades competentes, no sentido da capacidade financeira e técnica que se constatarem disponíveis. Não havendo esse cenário então era anular, para quê? reabrir um outro? Isto levava o Estado automaticamente para a solução do Estado, conforme está no nosso Programa do Governo, ter que montar uma empresa pública. Porque nós dissemos que o país não poderia ficar sem uma solução, quando mais cedo possível, dos transportes marítimos inter-ilhas. Mas como o caderno de encargos previu a fase da discussão do contrato e seu aperfeiçoamento é, por isso mesmo, que chegamos hoje a uma solução que respeita plenamente o caderno de encargos...e não são três, são cinco navios, hoje respeitamos a idade porque o caderno de encargos não era negociável. Os princípios de cadernos de encargos em termos de suas exigências não são negociáveis, pode até trazer navios de zero quilómetros ou zero anos, aquilo que vai acontecer inclusive, que está neste momento na forja, vai entrar um barco novo saído dos estaleiros. Portanto, aquilo era uma condição mínima que exigia. Portanto, é nesse sentido, que foi homologado o relatório apresentado aos membros do Governo, feito por um júri.”

“Não havia razões ponderosas para que se fosse pela opção da anulação, não havia essa razão. É um concurso com duas fases, uma fase preliminar que havia requisitos claros, um dos quais de capacidade creditícia, que era estar com a situação financeira regularizada, com o fisco e com os demais ... não era importante nesta fase conhecer o caderno de encargos para ninguém ... Houve vários interesses, naturalmente, mas que depois não passaríamos para a fase seguinte e é, por isso, que esses aspetos, as questões bases que eram a capacidade técnica e a financeira foram dois elementos para diminuir o campo de jogo, não é, os jogadores no campo e não tendo condições creditícias para avançar e não estando em condições de regularidade financeira foram excluídos, por esse demérito e o concorrente que avançou não foi excluído por esse mérito. Não estava em causa a montagem de financiamento, nem o estudo de viabilidade, isto era uma fase de concurso é aquele que é chamada de um aspeto de seleção é que foi nessa base. O caderno de encargos não diz que tem que ser aquisição ou afretamento não isto é silencioso quanto a modalidade. Fala de solução, fala de regularidade, de condições que se tem de apresentar. A modalidade se é por afretamento ou por aquisição o caderno de encargos não faz essa obrigação porque se tivesse feito, estaria e tinha que ser cumprido”

“os membros do Governo homologam relatórios do júri e se o relatório fosse negativo também seria igualmente homologado com o resultado que tem. Não cabe aos membros do Governo irem refazer o trabalho do júri. Não estava em causa isso, apenas o relatório apresentado, com pessoas que são nomeadas, pessoas que trabalharam com o anterior Governo e com este Governo, são pessoas ligadas ao setor que faziam parte desse júri e que, portanto, apresentaram relatório e esse relatório foi homologado na medida em que cumpria com aquilo que eram as obrigações dos seus trabalhos. Acrescentou ainda: “mas como o caderno de encargos previu a fase da discussão do contrato e seu aperfeiçoamento é por isso mesmo que chegamos hoje a uma solução que respeita plenamente o caderno de encargos.”

5.7. Para os membros da CPI era importante saber até que ponto os Armadores Nacionais tinham ou não condições de prestar esse serviço de TM Inter-ilhas e quiseram saber qual tinha sido o papel deles na decorrência de todo o processo.

Os auditados responderam assim:

**Sr. Samuel Fortes Júnior** – “Os armadores nacionais não têm nível de organização, gestão, qualificação técnica nem poder financeiro para prestar um serviço de qualidade ao País...das várias reuniões que mantive com os mesmos, tanto como assessor da anterior MIEM, tanto como conselheiro do Secretário de Estado Adjunto da Economia Marítima, não apresentaram uma única proposta sustentável de competência técnica ou financeira que pudesse viabilizar o negócio.”

**Sr. José Eduardo Spencer** (Anexo XXVIII) “...acredito que os armadores nacionais podiam assumir a gestão dos transportes marítimos. Caso contrário, eu próprio, não teria apoiado a candidatura da Polaris e apoiei porque achava que qualquer armador podia e, na altura, estavam todos unidos e que podiam assumir a gestão dos transportes marítimos com certeza.”

“Reafirmou dizendo *“sinceramente, sim, os Armadores Nacionais estavam em condições porque para assumirem a marinha não precisavam de ter, no momento, o capital em mãos, mas de ter crédito, e se se for ver a própria companhia que ganhou também, neste momento, não vai comprar navios vai tomá-los em leasing. Por isso que quando digo que estavam em condições de assumir a marinha, também estavam com acesso ao crédito, também podiam ter acesso e, inclusivamente, já tinham alguns contactos feitos para os navios.”*”

“Quanto ao acordo que fizemos com o Governo, não quero dizer que o Governo vai entrar, o que ficou acordado foi de que os armadores que não tivessem condições financeiras, na altura, porque podiam ter o dinheiro não em valor cash mas aplicado, o Governo disponibilizou-se a entrar com esse valor, ao invés do armador adquirir um crédito no banco.”

**Sr. Admar Spencer Brito** – “Houve várias tentativas do Governo para que os armadores se mobilizassem para avançarem com uma concessão direta, não se conseguiu. O concurso internacional surgiu porque o objetivo inicial não foi conseguido.”

**Sr. Andi Andrade** (Anexo XXIX), PCA da CVFF – “...nas condições referidas (entende-se, o modelo em que o Estado assume e compensa todo o défice de exploração, para além de pagar à concessionária 10% das receitas totais) a Fast Ferry poderia prestar o serviço a Cabo Verde porque aí não teria problemas financeiros.”

“Num processo de reestruturação tudo é possível. Quando se reestrutura há um acordo de cinco anos com empréstimos obrigacionistas e se, nos cinco anos, chegares à conclusão de que não podes fazer a liquidação, voltas a convocar uma assembleia com os credores e desde que os mesmos não se opuserem, convoca-se uma assembleia faz-se uma proposta e avança-se para a renegociação da dívida” - exemplificou com o caso concreto da CVFF - dizendo “...e, neste caso, foi renegociado para dez anos, em vez de 2015 passa a ser 2029, um grupo pequeno será liquidado no mês de julho de 2019, um outro grupo 2024 e um terceiro, mais elevado, em 2029. Se os obrigacionistas aprovaram é porque foi um bom negócio.”

“Gostaria de ter participado na reunião (que se promoveu entre o Governo e os Armadores Nacionais), pois se tivesse participado, hoje, a linguagem seria diferente, porque assumiria desde o primeiro dia a liderança de transformação dos armadores e do setor marítimo, pois com o compromisso que o governo assumiu não teria problemas em sair fora e arranjar parceiros financeiros para fortalecer a posição financeira da Fast Ferry e dar resposta às concessões propostas A e B” (desconhecia o facto do Governo ter optado por concessão única).

Questionado se a CV Fast Ferry vinha recebendo compensação, pelas linhas deficitárias, estabelecida geralmente nos OE, **Andi Andrade**, PCA da empresa, afirmou que, “desde 2014 a empresa não recebeu nenhum tostão de compensação relativamente à indemnização referentes às linhas deficitárias e tem um montante de quase 700 mil contos a receber. Não há nenhuma empresa em Cabo Verde que tem uma posição financeira adequada. Tem uma receita de 700 mil contos a receber e não a recebe desde 2014. Se a CV Fast Ferry recebesse os montantes a tempo e hora, pagaria os seus compromissos a tempo e hora e estaria numa outra posição hoje.” Considerou, contudo, que “as contas de 2015, 2016 e 2017 não foram editadas.”

**Andi Andrade** considerou ainda: “segundo o caderno de encargos, dever-se-ia trazer cinco barcos, ou seja, 35 milhões de euros de investimentos e a CV Fast Ferry sozinha não estava em condições de ter mais dois barcos para perfazerem 5 barcos. Investir em mais dois barcos precisaríamos de, no mínimo, mais 15 milhões de euros, portanto não estava em condições e precisava de um parceiro, mas que infelizmente a CV Fast Ferry nunca teve a oportunidade de mobilizar um parceiro para viabilizar a sua posição financeira para se poder aplicar devidamente no concurso.”

Por outro lado, considerou que “a empresa tem uma avultada dívida. Sobre a situação financeira a CVFF, atualmente, tem uma dívida de cerca de 22 (vinte e dois) milhões de euros, sendo 13,5 (treze ponto cinco) milhões de euros nas contas obrigacionistas, e os restantes oito milhões nas contas de instituições do Estado, mas a situação com o Estado resulta do não cumprimento mútuo das obrigações, ou seja o Estado não paga à FF o devido, e a FF também não paga o Estado. Portanto, resolvendo esta questão ficam apenas as dívidas obrigacionistas de 13,5 (treze ponto cinco) milhões que estão negociadas para o período que vai até 2029.” Afirmou que “é uma “boa dívidab e, no mês de julho, a CV FF vai pagar 2,5 milhões aos pequenos obrigacionistas, portanto aos primosp, ,tiost, ,familiasf que não quero que fiquem em prejuízo e o Governo tem de pagar as suas dívidas à FF e, em consequência, a FF pagará aos pequenos obrigacionistas.” Disse que “a dívida da FF para com o Estado é de cerca de 8 (oito) milhões de euros e, por sua vez, o Estado deve à FF 700 (setecentos) mil contos e se houvesse um encontro de contas tudo ficaria equilibrado.”

**Sr. Antúnio Barbosa** – “O que acho aqui não é relevante, mas, de boa vontade, posso dizer que os navios de CVFF não se adequam para Cabo Verde, não servem, foi uma péssima compra, se permite usar esse adjetivo. A razão que me leva a dizer isto, por exemplo, é que os navios da CVFF têm uma garagem com uma altura de 2,25m, e que todo mundo que entra neste navio vê claramente a sua altura, e que só podem transportar carga que tenha essa altura e, na maioria dos casos, usam essas carinhas, marca Toyota modelo Dina 250, e nem todos conseguem porque a altura é limitada, não podendo transportar mais

do que essa altura. Assim, não há condições de transportar o grosso da carga entre as ilhas, por exemplo, o arroz e o cimento que vai da Praia, e esses navios têm a capacidade de porão de 66 metros cúbicos, nem 1/3 de capacidade é ocupada por causa da altura.”

“Quanto aos passageiros, o conforto não é o melhor, se não for muito desprestigiante, é muito desconfortável, porque o navio bate muito na água devido a altura das ondas entre dois a três metros que é média de Cabo Verde, esses navios adequam-se bem para a navegação fluvial, fim para o qual, aparentemente, foram concebidos.”

“Isso, na minha opinião, e na opinião unânime dos utentes dos serviços, esses navios não servem para transporte de cargas, aliás pode-se pedir as estatísticas desse transporte e vê-se qual é a quantidade de carga que é transportada por viagem e verifica-se que mantém uma taxa de satisfação muito inferior a 50%.”

“No que diz respeito aos custos dos navios, chegaram a Cabo Verde para funcionar numa velocidade de 23 nós, e tem um motor de marca Caterpilla de 2500 KWs. Um motor, na sua máxima força, cruzando essa velocidade tem um consumo elevadíssimo, e quando chegou a Cabo Verde em 2011, tendo o combustível atingido o seu ponto alto em 2012, o navio passou a funcionar com a máquina reduzida, e, neste momento, viaja com 15 a 16 nós. A questão da velocidade é muito importante, porque se o navio pudesse viajar com 23 nós, podia fazer S. Nicolau, S. Vicente em 1H30 e não em 3H00, ou então, podia fazer Praia, Fogo em 2H30 e não em 4H00, como estão sendo feito hoje, e que tudo isso afeta o conforto. A questão da garagem, a questão dos navios que não se adequam aos mares de Cabo Verde e a questão da velocidade, tornam o navio impraticável, tanto é que, segundo a Comunicação o navio é deficitário e o passivo acumulado já ascende 1.5 milhões de contos. É o que tenho a dizer sobre a falta de condições dos navios da Cabo Verde Fast Ferry, para oferecer esse tal serviço público que se prevê, ou seja, um serviço regular, fiável, que transmita confiança, quer para o transporte de carga quer para o de passageiro. Espero que esta nova Concessionária venha trazer esses tipos de transportes que motivaram este contrato.”

**Sr. João do Rosário** “desde a legislatura anterior já tinha previsto concessão. Havia a concessão A e concessão B. Concessão A era com a Fast Ferry, concessão B era para o resto dos armadores nacionais. E dent desse quadre li os armadores nacionais, sobretudo kês que era membro da ACAMM, no consegui criá uma empresa junto, se nome TMCV – Transporte Marítimo de Cabo Verde, no trabaiá na sentide que era pa no podia cubrí quel concessão B que tinha sido delinióde pe governo anterior. Depois de várias reuniões que nó tive dent do quadro desse concessão na ACAMM, Governo dicidí que era ...seria um concessão só. Naturalmente, Governo tem legitimidade pa fazé sé opção e konde Governo fazé sé opção que seria um concessão só, nos no entrá em contacto ma Secretário de Estado li na São Vicente no entregal um proposta que era pa katem concurso internacional. Concurso seria, txame dzé, cobertura para todas as linhas nacionais serem feitas dentro do quadro nacional. O Governo intendé que deveria ser feito um concurso internacional e foi feito um concurso internacional. E na momento que foi fete esse concurso internacional tud quem k era de kel empresa TMCV no bai pa traz de kel empresa Polaris. Então, através de Polaris, tude quês armadores nacionais concorré que un cabeça na frente que era Polaris. Infelizmente, Polaris não foi aceite e então nesse momento no ta ondé que Governo já siná com o vencedor. E també o kum criz dzé é que ALISEU ca ta fazé parte des nova companhia é k foi kriód pela Transinsular e no ka ta fazé parte des 49% k foi concedido à armadores nacionais.”

“...armadores nacionais li na Cabo Verde há gente k tita trabaiá a mais de 30 one na marinha marcante. Foi uma opção de Governo. O Governo fazé um opção dondé k el podia, naturalmente, fazé um concurso público kum parceiro externo e introduzi parceiros nacionais que 49%. Se os nacionais ka tinha capacidade és ka tava entrá que 49%. Problema é k tava colocá era meramente um problema de transportes tendo barco de idade de 0 a 15 anos. k até agora foi muito difícil de ter ne mercado, nós nõ procurá, no tentá encontrá solução, havia possibilidade de encontrá solução mas aí no tinha k ter uma garantia de Estado. Kel garantia do Estado era kel concessão...Com a entrada do Governo e com a concessão, naturalmente, na kel concessão tem um parte k é extremamente importante é ke: a empresa ta entrá, naturalmente, é tem k ter 10% de benefício, tendo 10% de benefício já tava garanti, é o k ta acontec agora com a Transinsular, já tá ta garanti que o negócio seria rentável com 10%. Se el né rentável k 10% pa quês empresa internacional mas 49% de empresa nacional é kel ta ser rentável a 100% k nacionais. Em termos técnico, penso que ca tem nenhum dívida, os cabo-verdianos têm sabetoria suficiente ke pa geri. Foi uma decisão, que gente tá respeta, uma decisão política ou económica que Governo tmá. Ma dzé ke nacionais ca tem capacidade, m tem sérias dívidas nisso! Ote koza kês pode dzé é k desde 2006 não foi atualizadõ preço de transporte. Como não foi atualizadõ preço de transporte e tude aumentá, aumentá em termos de combustível, aumentá em termos de manutenção de navio, aumentá em termos estaler, então cada vez a margem que tinha para os nacionais foi minguidõ mas se tivesse vontade ou visto, que tude gente ta respeta, Governo ta fazé ses escolha respeta-se. Pa fosse escolhde os nacionais penso que não haveria nenhum problema na resolvê kel questão de bem dzé ke em termos técnicos ou em termos de administração e gestão el tava ser fete, eu penso kel tava ser fete que tranquilidade.”

“Já nõ tinha constituide empresa TMCV ma tude armadores, quase tude armadores nacionais estava na TMCV, excepto Fast Ferry. Só ke Fast Ferry no ka podia siná nenhum acordo ma Fast Ferry porque no

*fazê kel proposta ao Governo e Governo na altura tinha 51% de Fast Ferry como é ka foi aceite no ka conseguiu siná mas navios k já no tava ta bá aloká pa quês linha já tinha sido decidido. No tinha decidido que no tava adquirir mas três navios. Todos os anos um navio que era pa substituí quês navio anterior. Esse é que foi proposta que no fazê ao Governo e ka foi aceite, no ka podê bem falá de porquê que ká foi aceite. No entregá Senhor Secretário de Estado el e depois foi feito kel concurso internacional, pronto. Foi moda un dzê, escolha do Governo e Governo foi eleito pa governá.”*

*...se nesse momento, a partir do dia 15 de agosto, Transinsular tita ba trabaiá com navios alugóde, navios k já tava na Cabo Verde, com navios alugóde é k no tinha condições em termos materiais, ... inclusive organização porque já havia TMCV. Então havia condições materiais e organizacional k era pa trabaiasse dente des quadro de concessão. A opção, essa é outra coisa, nas condições A, A porquê Transinsular tita bem estribá na navios nacionais ke pal iniciá depois com o tempo é ta ba ta substituí mas por enquanto é ta ba ta utilizá navios nacionais kê navios da Polaris kes tita aluga e ques navio de Fast Ferry.*

**Sr. Franklim Aguiar**, Representante da Polaris, SA, “...se os armadores nacionais tinham condições, isto é muito relativo para mim, como armador é muito relativo porque nós estamos aqui há muito tempo, sempre defendo que se deve defender os armadores nacionais, pela experiência que têm e pela história sobretudo, que ninguém deve excluir a história - esta é a minha posição como armador - enquanto grupo que concorreu isso é o outro lado da questão. Eu acho que o grupo tentou realmente ter condições, mais know how e mais capacidade financeira, inclusive nós tentamos um contato com a DiamondD para ver, que era um parceiro forte tecnicamente, mas isso não foi a frente, desconheço o porquê, e acho que, neste momento, estou à espera que as coisas funcionem...”

*“Se os Armadores cabo-verdianos tivessem a capacidade financeira e um parceiro estratégico podia-se muito bem chegar a um bom porto, mas isso é o que eu penso.”*

**Sr. Luís Lopes**, “...a Palm Shipping Lines tem todas as condições reunidas para que Cabo Verde tenha um transporte marítimo em condições...O Vice-Primeiro Ministro pediu a Palm Shipping Lines para integrar a Associação dos Armadores, a Palm Shipping Lines tentou e até agora não teve resposta.”

*“A Palm Shipping Lines queria abrir e fazer algo juntamente com eles. Foi em janeiro, quase um mês antes do concurso, foi a pedido do Sr. Vice-Primeiro Ministro, inclusive teve o Dr. Belarmino Lucas, Presidente da Câmara de Comércio Norte, que tentou fazer a mediação. A questão é servir Cabo Verde e aproveitar o projeto da forma como está organizada, tem tudo, desde gare de passageiros, para ser como uma companhia aérea, com tudo organizado.”*

*“A Palm Shipping Lines não iria, pura e simplesmente, pôr de lado a Associação dos Armadores, eles não tinham condições e até ainda não têm como financiar, estão à espera do Governo para financiar. Não sei se não procuraram financiamento, mas o certo é que o que a Palm Shipping Lines tem, eles nunca tiveram.”*

*Das embarcações que têm não se aproveita nada, principalmente se for levado em conta o que está nos cadernos de encargos, porque os barcos tinham de ser certificados, ao serem certificados iam todos para o lixo automaticamente.”*

**Sr. João Guilherme**, Presidente da ACAMM, foi perentório, dizendo o seguinte “...mesmo antes de se falar em concurso, falava-se na transformação ou, pelo menos, na pretensão de transformar a marinha mercante como os transportes aéreos. Desde este momento nós começamos a trabalhar na tentativa do Governo nos ouvir e tentar encontrar uma solução conjunta e até por fim três dias antes do concurso nós enviamos essa proposta, mas isso, já tínhamos algum trabalho feito, inclusive enviado notas para o Governo...”

*“...trabalhamos muito para tentar encontrar uma solução, em conjunto com o Governo, tivemos reuniões com outras entidades, inclusive como disse, tivemos com bancos, com estaleiro chinês, estaleiro holandês, na tentativa de encontrar uma forma de termos navios numa data que seria o que nós achamos adequado e tentar substituir os navios todos num período máximo de 5 anos. Isto era a nossa pretensão, num marco de 5 anos substituir os navios que estão no mercado e criar uma companhia única, com outros gestores que não seriam os armadores...mas como eu tinha dito no início, para isso tínhamos que ter um aval do Governo quanto ao financiamento. Os armadores tinham-se comprometido, pelo menos pensávamos que era possível conseguir cobrir os encargos que se viria a ter com esses navios, no prazo, neste caso de 5 anos, só que faltou a luz verde do Governo, como sabem, sem esta luz verde não poderíamos avançar. Portanto a solução era ir substituindo os navios que temos, num prazo de 5 anos, uma gestão diferente, portanto, com uma única agência fazendo a gestão de todos os navios nacionais, pelo menos os navios que pertenciam ao grupo da ACAMM.”*

*“A tentativa era fazer com que, trabalhando com o Governo e com os armadores, que eu penso têm conhecimento mais que suficiente para alavancar uma empresa de transportes marítimos que dá satisfação aos cabo-verdianos, portanto, trabalhar em conjunto com o Governo, não para o Governo pagar, mas sim para dar o seu aval, era possível termos uma empresa sim...tendo em conta a pretensão do Governo, a pretensão dos armadores nacionais e trabalhando num processo único, acredito que sim, dariam resposta a isso.”*

*“A avaliação que eu faço dos transportes marítimos inter-ilhas neste momento, é negativa. Nós temos a consciência disso e nunca escondemos essa situação, até porque nós sentimos que a culpa maior até é dos Governos e, várias vezes, mesmo nas notas que nos enviamos também, fizemos a questão de abordar essa situação, que nós somos conscientes que os transportes marítimos nacionais não estão nos melhores dias. Portanto, é uma responsabilidade dos Armadores, mas também dos sucessivos Governos.A*

*“Acréscitou ainda que “os armadores aderiram à concessão, depois de conhecer que iriam atribuir os 49%. Os armadores mostraram-se disponíveis para fazerem parte dessa concessão, os que não entraram foram os que não quiseram por outros motivos que têm a ver com o tipo de carga ou tipo de negócio que estão a pretender ou têm implementado para a sua agência.*

**Sr. Gonçalo Delgado**, Administrador da ETE – SGPS, SA (Anexo XXX), sem se expressar em relação a capacidade dos Armadores Nacionais assumirem esse serviço, deixou este reconhecimento quando questionado sobre o capital social “...em certa altura foi-nos dito que haveria vontade dos armadores cabo-verdianos, ficarem com uma percentagem maior da operação. Pelo respeito que tínhamos por tudo que os armadores tinham feito no passado, achamos que era inaceitável não associar. É uma questão social, que faz todo sentido numa empresa que é cabo-verdiana, com armadores Cabo-Verdianos, dar lugar, de acordo com o que foi o desejo político e social de Cabo-Verde...”

**Sr. Luís F. A. Natário**, “a questão dos amadores nacionais, ao assumirem esta participação em conjunto, de 49%, é porque reconhecem também, eles próprios, a capacidade financeira e técnica, para se envolver no projeto, obviamente. Portanto, depois, a qualquer altura, se virem que não têm, desculpem a expressão, pedalada, para fazer aquilo que é o objetivo da empresa Cabo Verde Inter-ilhas, naturalmente, tem que haver uma solução natural, não faz sentido ter pessoas dentro de uma empresa dessas, que tem compromissos, que tem responsabilidade muito grande no desenvolvimento desta atividade, e que depois não estão a fazer nada...mas os armadores nacionais não poderiam ficar de fora de uma atividades destas, por várias razões, para já porque é uma empresa Cabo-verdiana, que está a ser construída e que foi constituída, depois pela experiência que têm... Iríamos pôr pessoas no desemprego ou a empresa ia pôr as pessoas no desemprego? Como digo há uma responsabilidade aqui, económica, social outra vez, de envolvimento de pessoas que estão dentro do projeto, desta atividade que vai ser criada, agora parece uma coisa nova, e todas as pessoas que estiveram ligadas a determinada atividade, ficavam afastadas, não me parece justo fazer uma malandrice dessas, por isso, o envolvimento das pessoas que, naturalmente, se conta com experiência e com a capacidade técnica de acompanhar e se envolverem no projeto.”

**Sr. Luis Viula**, Representante da Polaris, SA, “...quando, pela primeira vez, os Armadores nacionais ouviram o Ministro da Economia, Dr. José Gonçalves, na comunicação social, dizendo que iria entregar a cabotagem à uma companhia estrangeira com know how e capacidade financeira, nós reagimos de imediato e, inclusive, manifestando o nosso interesse em resolver a questão da cabotagem e a ACAMM, antes do anúncio do convite, apresentou ao Governo uma proposta para a resolução dos problemas da cabotagem que, inclusive, era muito próxima da atual situação. Simplesmente, a diferença estaria na situação das ações em que, provavelmente, a própria Transinsular poderia entrar sem maioria. De maneira que eu posso dizer que a Transinsular é membro da ACAMM e era na altura convidada a participar na companhia única que nós pretendíamos fazer. Mas, como foi feito um concurso, agora resta implorar que funcione bem e que, realmente, deva cumprir o caderno de encargos estipulado e tenho a consciência de que se o caderno de encargos for cumprido, com rigor, os nossos problemas da cabotagem serão resolvidos.”

*“Eu, pessoalmente, tenho uma posição muito particular e, apesar de ter comprado navio no Estado, eu defendo que o Estado deve estar, de uma forma ou de outra, na cabotagem. Mesmo que seja como proprietário, é, como proprietário de cada navio e adquirir navios novos e fazer o sistema de leasing com os Armadores nacionais. É minha posição firme em relação à cabotagem e manifesto isso há muitos anos. Uma boa solução seria, tendo a Associação de Armadores encontrado um parceiro da China de um grande estaleiro, que nos aventou que a China poderia avançar com a construção de dois ou três navios novos com um fundo já existente para o andamento da orla marítima isso para nós seria uma posição ideal para a resolução do problema, mas não passaria por cinco navios eu defenderia três navios novos.”*

**Sr. SEEM, Paulo Veiga** “Objetivamente nós gostaríamos que fosse verdade, gostaríamos que isso pudesse acontecer, mas como vos disse aqui, para os armadores nacionais entrarem no capital social da Cabo Verde Inter-ilhas, foi preciso o apoio do Governo, 24 mil contos...”

*“Os nossos armadores que nós reconhecemos, que nós agradecemos todos os esforços que têm feito e tem ajudado a economia cabo-verdiana a desenvolver, infelizmente continuaram numa solução muito precária e de curta duração para o que nós almejamos e todos nós sonhamos para Cabo Verde. Senão vejamos, idade média dos navios, acima dos 40 anos, quando as seguradoras, a nível internacional, já não seguram navios com mais de 30 anos, portanto isso é um facto. ... temos navios aqui, e as nossas seguradoras tem problemas em conseguir o resseguro desses navios...isso demonstra o que estava a acontecer no sector, queríamos*

que fosse diferente, mas não é, teríamos que ter solução para hoje, quer dizer nós não podemos defender um sector prejudicando o todo. Nesse sentido é que nós defendemos os armadores, permitindo-lhes entrar com um parceiro estratégico. Os nossos armadores poderiam sim, ter corrido ter entrado nisso desde que tivessem o parceiro estratégico para este efeito...esta é nossa convicção enquanto governo, por isso lançamos um concurso internacional para resolver esta questão e, no fim, acho que todos saíram a ganhar, porque os armadores não deixaram de ser armadores e fazem parte da solução, porque eles têm uma experiência e um know how que o parceiro pode não ter, que é conhecer o dia a dia, conhecer os nossos mares e ajudar a escolher os navios mais adequados, portanto, aqui acho que temos uma solução win win.”

“como já disse anteriormente, sobre subsídios à Cabo Verde Fast Fery, estão cá as contas de Cabo Verde Fast Fery. Infelizmente não cumpre nem com o fisco nem com o INPS, que eram requisitos básicos para poder entrar no concurso. Portanto, aí fica muito difícil dizer que a Cabo Verde Fast Fery, poderia prestar o serviço exigido pelo concurso. Os seus barcos não são adequados.”

“Consequimos um vencedor que estamos convencidos, que irá cumprir com o que está exigido no concurso. Conseguimos mais, conseguimos que a maioria dos armadores Cabo-Verdianos entrasse, porque as empresas são todas nacionais, aqui convém dizer que a empresa vencedora é uma empresa que está em Cabo Verde há 30 anos, paga impostos e tem funcionários cabo-verdianos. Portanto, não é uma empresa estrangeira e conseguimos com que os armadores cabo-verdianos pudessem participar.”

“Nesse sentido, o Governo iniciou as negociações com o vencedor, abrindo o capital a 49%, o que inicialmente era só 25%, para que os armadores pudessem participar. Tendo conhecimento das dificuldades que os nossos armadores têm o governo optou por apoiar e criar condições para eles realizassem o capital e fizessem parte dessa solução. Pensamos que é uma solução em que cabo verde saíra a ganhar, as economias locais sairão a ganhar e irá modificar a nossa economia. Portanto, temos 9 ou 10 armadores nesse sentido, aonde foi feito acordo com o Governo, e nós não só apoiamos a sua entrada no capital social, mas também estamos a trabalhar, conjuntamente com eles, para que o pessoal que não transitar para nova empresa que irá fazer o transporte marítimo, não fique sem os seus direitos e sem trabalho. Portanto, nesse sentido estamos a estudar as formas de como é que podemos integrá-los nos centros logísticos que vão ser criados nas ilhas, que tem a ver com receber e reencaminhar as cargas. Estamos a analisar todas as formas possíveis”

“...relativamente se os armadores nacionais, poderiam ter ligado e feito este serviço sozinhos - objetivamente nós gostaríamos que fosse verdade, gostaríamos que isso pudesse acontecer, mas como vos disse aqui, para os armadores nacionais entrarem no capital social de Cabo Verde Inter-Ilhas, foi preciso o apoio do Governo, estamos a falar em 24 mil contos, nós estamos a falar em valores que implicam o transporte e investimentos necessários.

Sr. VPM e MF, **Olavo Correia**, “...o Governo (referindo-se ao governo anterior) tinha vontade, mas... infelizmente, só a vontade não chega. Eu estive reunido com todos eles (Armadores Nacionais) a primeira questão que coloquei é: como é que os senhores vão financiar a operação? E não sabiam como, queriam garantias e financiamentos do Estado, não, isso não existe. Para os cinco barcos que estamos a falar, portanto acho que a melhor solução para esse negócio é uma parceria público/privada e privados nacionais e privados externos, é a melhor solução! ...nessas e noutras matérias temos de ser claros para com os nossos cidadãos, nós temos de fazer uma curva de aprendizagem, precisamos de capital, precisamos de know how que não é só o contexto cabo-verdiano, o contexto mundial do negócio e é preferível.”

“Eu estou mais satisfeito em ter uma empresa nacional e estrangeira, neste caso de capital, em que nacionais têm 49% salvaguardado, do que ter uma empresa 100% com promotores cabo-verdianos que estão subcapitalizados, não têm capital, por razões várias. Têm dificuldade de aceder ao mercado financeiro internacional por razões várias, estamos a falar de cinco barcos é preciso capital e não é um ano de concessão que vai permitir fazer isto em termos de indemnização compensatória. Isso representava para o Estado uma não solução, então por isso, que nós dissemos ok a melhor solução é nós avançarmos para concurso internacional e após identificar o parceiro porque a lei dizia que o mínimo era 10% nacional e nós iríamos negociar com o parceiro e nós enquanto Governo temos poder para isto, também é para isso que o Governo serve. ...pensamos que a solução que estamos a montar agora é melhor que uma empresa detida 100% pelos nacionais. Aliás os próprios nacionais agora acham que a solução é uma boa solução, porque reparte os riscos, temos uma empresa que tem outras oportunidades de mercado, esperamos nós, tem que ter, tem outras redes, tem outras valências que, juntamente com a nossa capacidade doméstica de gerir o setor, conseguiremos aqui fazer uma coisa boa e com o Governo a suportar quer enquanto parte interessada que tenhamos sucesso mas também como entidade concedente.”

“Portanto, não havia um quadro sustentável para viabilizar esta operação, o Governo acha em como a solução de parceria público/privada que envolve investidores nacionais e estrangeiros é, no caso concreto, a melhor solução. Eu penso que hoje a maior parte desses empresários, a maior parte porque é obviamente que nem todos podem estar de acordo com isto, mas a maior parte, tanto assim que fizeram parte deste negócio, desta operação enquanto acionista pelo menos 10 empresas do setor, que demonstram como aceitaram a solução que veio a ser finalmente conseguida.”

“...as opções de compra e de leasing são operações financeiras, e ninguém vai fazer um leasing se não der as garantias necessárias e não estamos a falar de um barco estamos a falar de quatro ou cinco barcos... o grande problema das empresas cabo-verdianas, que nós temos que reconhecer não é apenas a questão da gestão marítima, é falta de capital. As empresas cabo-verdianas, em regra, são empresas subcapitalizadas. Os empresários cabo-verdianos, muitos têm ideias de projeto, mas não têm projeto e são e estão subcapitalizados, e a empresa, hoje, nesse enquadramento tem sérias dificuldades em aceder a esses instrumentos de financiamento a nível internacional. Estou a lhe dizer com toda a seriedade!... Para se ter o acesso, temos de estar em compliance e grande problema de Cabo Verde é as empresas cabo-verdianas para chegar lá precisamos de tempo, não é um toque num botão para termos um setor empresarial florescente competitivo, produtores, não existe, é um processo...temos tempo para fazermos uma curva de aprendizagem de 10 anos? Não temos, é preciso trazer aqui gente que tem rede, que tem outra oportunidade de financiamento. Que tem algum capital mais do que nós, e que tenha alguma experiência também nesse negócio ou no mais vasto e diverso negócio para ajudar-nos a acelerar o passo. Portanto, o Governo analisou a proposta, eu estive, pessoalmente, com os armadores nacionais em São Vicente a discutir este assunto com o senhor Ministro dos Transportes e nós discutimos isto e eu lhes disse isso, claramente, nessa reunião e chegamos a esse entendimento. Nós adotamos essa solução, eu penso que tem todas as condições para funcionar. Portanto, não existem soluções ideais, mas esta parece-me uma boa solução tendo em conta os pressupostos que avancet e o contexto internacional em matéria de acesso ao financiamento e ao capital.”

Sr. **José Gonçalves**, Ministro da Economia, “...a história diz tudo, mesmo nas rotas mais lucrativas que nós temos que é Santo Antão/ São Vicente que é mais lucrativa, veja só durante esses anos todos que tipo de embarcações ainda temos e se, de facto, havia condições de ter melhores barcos, porque operar com barcos que tem que ir constantemente para reparações? O problema precisamente que nós temos é esta imprevisibilidade, é porquê os barcos tem que ir frequentemente para reparações... qual a média da idade? Estamos a falar de barcos que rondam 40 e tal anos, 50 anos de idade, mais ou menos, nessas frotas. Portanto, eu acho que a história já disse tudo..., com todo o devido respeito pelos nossos armadores, fizeram o melhor que puderam com os meios à sua disposição, prestaram um bom serviço e continuam a prestar, eu acho que teremos de honrar tudo isso e dar o crédito mas, agora, para enveredar para uma solução por aquilo que perfilamos com barcos com idade até 15 anos da idade para entrar, nós sabemos que, com essas dimensões e condições, não há condições e, não só, os nossos armadores e nem, eu diria, o setor privado, porque sabemos que com este financiamento ... nem as nossas bancas, se calhar, têm disponibilidade para financiar esse tipo de condições.”

“...a própria lei de bases já consagrava 25% mínimo de comparticipação do nacional e isso foi respeitado nos termos do concurso e do caderno de encargos mas, quando entrou na fase de discussão do contrato empurrámos, o mais possível, porque queríamos um maior papel possível para os nacionais mesmo alguns que nem participaram no concurso que, como já tinham algum papel dentro dos transportes marítimos inter-ilhas, foram convidados e aceites para fazerem parte para se ter, realmente, uma solução inclusiva.”

“Há pessoas que têm um relacionamento especial com o mar e com essa atividade e na medida em que todos, acho que ninguém foi excluído voluntariamente... 49% é quase a metade só falta 1% para chegar a 50%. Portanto é uma solução boa é uma solução que foi muito para além daquilo que está consagrado na lei que é o mínimo de 25%.”

5.8. Pela leitura dos documentos, pôde-se constatar que a Empresa Concessionária prevê, no seu Estudo de Viabilidade, resultados negativos ao longo dos 20 anos da concessão. Outrossim, tendo a garantia em como o Estado assume a cobertura do seu défice e o pagamento do seu serviço em 10% das receitas, a percepção é de que a concessionária, com essa garantia, não terá nenhum estímulo para a eficiência, ou seja, para a redução de custos.

Assim, os Deputados, membros da CPI, quiseram entender melhor os valores implicados na exploração e as condições orçamentais do País para cobrir todos esses custos, eventualidade de se atingir o *break-even point* versus Mecanismos de controlo e acompanhamento desse processo.

Para o Representante da Transinsular, Sr. **Luís Francisco Alves Natário**, “toda gente sabe que o transporte de passageiros não é negócio para ganhar milhões, é um serviço público. Penso que teve um empenho governamental de maneira a poder ir de encontro às necessidades da população...É empenho dos governos, garantir a mobilidade das pessoas, tanto é aquilo que penso eu, que foi objetivo do governo cabo-verdiano, garantir a mobilidade com qualidade à população nacional e isso, com certeza, será alargado numa perspetiva otimista de turismo, que vai ter confiança nas ligações que se vão iniciar. O tal rigor...portanto é preciso copiar o que é bem feito nessa altura, a ligação de Mindelo/Santo Antão, é única e é a melhor que podemos ter nesse elenco que vem aí. Portanto, o que tem que acontecer é copiar esse rigor essa disciplina, que vai, com certeza, angariar depois mais utilizadores nacionais ou estrangeiros, é isso que vai ter...Agora do ponto de vista financeiro, eu acredito que nem quem venceu e nem quem ficou pelo caminho, de certeza, que não iria pensar que iria enriquecer, com esta questão, não é porque se apercebe perfeitamente. Podem enriquecer, se calhar, tinham que estar a vender os bilhetes por aí cinco vezes mais a aquilo que vai estar no mercado,

*mas aí sim, mas depois tinham uma condicionante, deixava de haver um serviço público, era um serviço de luxo, que só alguns é que teriam capacidade para o utilizar. Não isso tem que ser visto na perspetiva de que a pessoa com menos posse, quando quiser viajar, possa viajar dentro das suas possibilidades financeiras. Isso que é um serviço público, isso que é um serviço social, que digo, que tem que ser, não só preocupação do operador, mas das entidades reguladoras desse transporte. Há um compromisso social, há um compromisso de serviço público e só pode ser considerado serviço social e serviço público, se for acessível a toda a gente. Desde os que ganham 500 contos aos que ganham 50 escudos...*

Para o Administrador da ETE, **Gonçalo Delgado** – *“Sobre o «break-even point», que é do conhecimento de todos e que todos estão conscientes que atualmente a operação é deficitária e o princípio que está subjacente ao contrato, é ser uma operação completamente «open book», em que os custos e as receitas vão ser totalmente transparentes, em que está previsto quer, contratualmente, quer no caderno de encargos, um acompanhamento muito rigoroso e permanente do Estado, através de uma comissão permanente, para que esteja sempre muito claro, o quê que é, o custo efetivo da operação, bem como a qualquer momento, se, de facto, houver razões que justifiquem será alterada a configuração, ou seja linhas, regularidades, frequências e, eventualmente, mais navios se caso for necessário. Tudo está previsto contratualmente.”*

*“A CV- Inter-Ilhas não tem como objetivo a rentabilidade. A primeira questão é a função de serviço público subjacente a esta atividade, esse é o primeiro objetivo e é o que se está a falar. Cumprindo isso, tudo tem que ser configurado exatamente, para assegurar um bom serviço à população de Cabo Verde, nas várias ilhas, obviamente sempre e com aprovação prévia do concedente, do estado de Cabo Verde e de acordo com o que for a evolução da procura e o aumento da procura e, ao mesmo tempo, da eficiência para que, exatamente, do ponto de vista económico, seja otimizado.”*

*“...sendo completamente transparente, quer os custos da operação, quer a receita, de passageiros e carga, havendo ao fim do ano um determinado défice, o estado fará a devida compensação ao défice que houver, dentro, obviamente, do controlo que fará e se aceitar todos os custos. Foi escolhido essa solução, porque não faria sentido ser, com base na estimativa, mas sim, com custo efetivo e real, para que o Estado não só ao longo do seu acompanhamento, que fará, tenha a certeza daquilo que está contabilizado, para que seja completamente transparente para os contribuintes, saberem o quê que se está a suportar. Quando foi assinada esta concessão, uma das coisas que foi referida, se calhar pela primeira vez, vai ser completamente claro para toda a população de Cabo Verde, o quê que o Estado compensa ou não compensa, e que serviço está a ser prestado. Há várias realidades ou situações, mas há uma situação que será perfeitamente definida, a contrapartida pelo Estado, acompanhada, escrutinada e clara para toda a gente.”*

*“Teoricamente, havendo sistema de transparência, o resultado da empresa, tendencialmente, será zero. Depois haverá remuneração que é evidente, se não houver nada de extraordinário, terá o resultado da operação.”*

*“A indemnização compensatória nunca destinará a remunerar seja o que for, ela será exclusivamente para compensar o défice que houver da operação que é o que está previsto. São coisas completamente separadas, e, é por isso, que foi prevista essa solução de «open book» de total transparência, que é, o défice será coberto pela compensação, e, portanto, tenderá a zerar, exceto se o Estado não aceitar algum custo, pode recusa-lo tem esse direito contratualmente e, simultaneamente, a remuneração, exceto se o conjunto de acionistas não tomar outra decisão em contrario, poderá estar disponível para distribuir, mas isso obviamente também é uma decisão que obedecerá às regras das sociedades. Garantiu que são coisas separadas, a compensação nunca se destinará a outras coisas que não seja cobrir os custos de exploração se houver défice.”*

Sr. **António Barbosa** – Vogal do Júri, *“o estudo de viabilidade foi feito com base nos pressupostos, e os pressupostos assentam em dados estatísticos reais, factíveis, portanto, quem tem esses dados são os serviços portuários. Infelizmente, os dados que existem não dizem especificamente, o que se chama em transportes marítimos, as origens e os destinos. Por exemplo, sabe-se que no porto de S. Vicente desembarcou-se uma centena de milhares de passageiros, mas não se sabe de onde vieram esses passageiros, daí que poderá haver alguma discussão sobre estas matérias, quem fala do porto de S. Vicente poderá falar do porto da Praia. A única certeza que tenho é que do porto do Maio todos os passageiros que ali se desembarcaram, vieram da Praia, porque a única ligação que existe com o porto do Maio é da Praia, de maneira que esse estudo de viabilidade baseou-se nesses dados, portanto, é natural que possa haver alguma discrepância, mas na discussão do contrato ou do estudo de viabilidade, obviamente que, uma vez implementado o contrato, prevê uma Comissão de acompanhamento, para monitorizar o contrato, porque a subvenção é uma previsão, o contrato prevê 10% de remuneração das receitas a empresa ganhadora, neste caso a Transinsular, e depois vai-se fazer a análise das despesas e das receitas e, em função disso, será atribuída a subvenção.”*

*“Vejo, como mais importante neste contrato, a capacidade que o Governo tem em poder monitorizar de perto o contrato, ou seja, saber o número de passageiros transportados a quantidade de cargas deslocadas, quer no embarque, quer no desembarque, ou carga e descarga e quais as despesas do navio, se o navio desempenha de acordo com o contrato,*

*por exemplo, o número de viagens, as horas de viagens, a saída do porto, a logística que deve ser implementada para que se possa cumprir as rotas, e que tudo isso deve ser monitorizado. Monitorizando isso, poderá saber qual é a dimensão da subvenção, mas, obviamente, que, de acordo com a teoria dos transportes marítimos, quando os serviços se tornam regulares, fiáveis, criam confiança e certeza. Evidentemente, que, talvez, no segundo ou terceiro ano, a subvenção poderá não existir, mas isto é baseado no pressuposto hipotético, portanto, todas as condições têm que ocorrer para que a subvenção deixe de existir neste período de tempo. A informação que temos é de uma discussão que foi aventada e que a partir do quinto ano, ou próximo desse período, a subvenção será desnecessária.”*

*“Sobre a Comissão de Acompanhamento penso suceder da boa prática da gestão. Não faz sentido o Governo fazer um contrato de concessão para o serviço público de transportes marítimos e deixar que a concessionária faça o que bem entender, portanto, independentemente dos custos, quando se fala na subvenção na ordem dos trezentos mil contos, não vejo que uma Comissão de Acompanhamento que talvez seria 1% deste valor iria empolar ou tornar a subvenção insuportável, pelo que, está fora de questão. A Comissão de Acompanhamento foi, desde sempre, aconselhada pela empresa consultora portuguesa Logistel...na minha opinião a Comissão de Acompanhamento, poderá ficar na Direção Geral da Atividade Económica, que é um órgão da Economia Marítima, e que a mesma poderá ser feita por consultoria internacional, por consultoria externa do Ministério ou pelo Ministério e deve contemplar três aspetos: o aspeto jurídico do contrato, o aspeto financeiro e contabilístico do contrato e o aspeto técnico.”*

*“...a comissão de acompanhamento é indispensável para o bom sucesso e para que esse processo seja bem conseguido.”*

*“Quanto à subvenção, o valor é um valor indicativo, porque é a Comissão de Acompanhamento que vai determinar qual é o valor a ser pago e que, eventualmente, não serão os trezentos mil contos previstos, porque ainda há esse imbróglio com os navios da Cabo Verde Fast Ferry, que, eventualmente, vão participar. Tem havido alguma discussão de quem é a Cabo Verde Fast Ferry, sobre o valor que vai ser ressarcido para disponibilizar o navio, porque o Estado também está na Cabo Verde Fast Ferry, e que isto não está muito claro, mas que a subvenção vai ser determinada pela Comissão de acompanhamento.”*

Na ótica do Sr. **José Manuel Fortes**, mais enquanto técnico da área do que jurado, *“...o cenário existente é que a empresa vai usar os três navios nessa fase de transição que é a fase dos dois anos, vai usar os três navios da Cabo Verde Fast Ferry em regime de fretamento e o navio inter-ilhas da Polaris e, provavelmente, o Sotavento enquanto as obras do porto do Maio decorrerem...portanto, com este cenário, não há necessidade de um investimento enorme que se ia fazer abinício de 35 milhões (trinta e cinco milhões). Inicialmente, tudo apontava para um investimento de 35 milhões em cinco navios que rondaria 6,5 ou 7 milhões cada. Não havendo necessidade deste investimento inicial há uma redução significativa do custo dos ativos e os armadores nacionais rentabilizam, de certa forma, os seus ativos e altera-se a situação em termos de capital social, que pode ser de 50 mil contos (cinquenta mil contos), segundo o estatuto da empresa que já está para ser aprovado e que deve estar já publicação ou a sair em publicação. A banca nacional foi tida em conta neste processo, ou seja, a banca nacional liderada pela Caixa Economia assumiu que tem todo o interesse em liderar o financiamento a este processo, mesmo que tenham que recorrer a banca internacional...”*

*“...com a previsão do mercado que a empresa tem e que considero ser muito pessimista, porque na altura quando discutimos o contrato não havia o acordo com os armadores nacionais, perante este cenário os técnicos previram que poderiam chegar no primeiro ano em 3 milhões de euros, introduzindo, no mesmo modelo, as informações dos técnicos. É um contrato de 20 anos que pode ser parado, a qualquer momento, mas estou à vontade para dizer que Cabo Verde não fez um mau contrato, mas o país vai ter é que, nos momentos certos de decisão e acompanhamento do contrato, tomar as decisões corretas.”*

*“Certamente o Estado não vai pagar 7 milhões, pagará menos, ou seja chegar aos 3 milhões sim, mas isso depende de outras questões, da logística que está a ser montada, porque eles não vão ter somente o componente transporte, vão também ter a componente logística para que os processos nos portos sejam mais eficientes possível... daí que acredito que no primeiro ano possam, de facto, chegar aos 3 milhões, mas nos anos seguintes vão ser, de facto, anos muito bons e pode-se, rapidamente, chegar ao break even como se tinha previsto inicialmente, ou seja, de se chegar nos primeiros três anos da concessionária. Estamos agora a fazer uma comparação entre o estudo de viabilidade com todos os dados atuais e o estudo de viabilidade preparado pelo consultor para ver onde houve falhas, onde há discrepância e ter uma análise completa. Das análises que fizemos 3 milhões é o limite máximo, porque introduzimos a questão dos ativos como o fretamento dos navios nacionais, que só aí reduziram cerca de 2 milhões de euros, a redução de um conjunto custos, alguma refetação de linhas diferentes, porque eles agora cumpriam as linhas, tal como está no caderno de encargos, e no estudo de viabilidade apresentado pela empresa não se cumpria com as linhas.”*

*“Em relação as receitas, houve um aumento muito grande, porque a empresa agora considera que pode ter, pelo menos 90% do tráfico em suas mãos e portanto, podem chegar, rapidamente, ao break even e, neste caso, as receitas mudam totalmente de figura.”*

“...os 10% são da receita bruta, eu já me tinha referido que para a concessionária não há risco financeiro, fatura 10 (dez) milhões e tem 1 (um) milhão de remuneração, isto é o que está estipulado no contrato. O Estado atribui subvenção/subsídio para colocar as contas a zero, e as contas a zero, na minha opinião, são os custos globais introduzindo nestes custos os 10% da receita que é a remuneração para a concessionária. O risco que a empresa tem é se o negócio for meio milhão de euros, porque se tiver 1 milhão de receitas, tem 100 mil euros. Este incentivo leva-os a correr atrás das receitas, mas tem que correr atrás de receitas com o mínimo de custo possível. E aqui que entra a questão do controlo de custos que a concedente deve ter. Para a empresa, seria fácil meter qualquer navio, desde que cumprisse as linhas e o Estado autorizasse.”

“Normalmente, quando se fala de concessão de serviço público há uma frase chave e que passo a citar “equilíbrio económico do serviço público da concessão, este equilíbrio económico abrange tudo, portanto, se não tiverem o equilíbrio económico é melhor fechar o contrato. O Estado só entra se, de facto, os custos no geral ultrapassarem 110% das receitas, aqui o Estado entra para repor esse montante e chegar aos custos. Uma análise com os custos atuais diz-nos que, de facto, se a coisa se mantiver assim, poderiam chegar aos 3 (três) milhões, mas na verdade é que, trabalhando bem a parte custos, teriam, de facto, muito mais vantagens e poderiam equilibrar e reduzir bastante o sistema. O estudo que a empresa apresenta também tem a questão das receitas. O grande tráfico aqui em Cabo Verde é a linha São Vicente / Santo Antão e a empresa disse que queriam conquistar só 25% do mercado, porque estavam na linha de exploração mais 3 (três) companhias, portanto, por mais que queiram empurrar as outras, vai haver sempre dificuldades nos primeiros anos.”

“Mas o cenário atual é diferente, visto que o Estado enquanto concedente foi buscar os amadores nacionais para a concessionária...” Portanto, os 10% são fixos, mas poderão renegociar o contrato, porque há abertura para isso, o contrato permite, poderão baixar mais tarde o valor de 10%, mas se as coisas funcionarem bem e não houver necessidades de aumento significativo de tarifas, poderão, sempre, trabalhar a questão dos 10%. Assim como o sistema está montado, a tarifa é fixada pelo regulador sectorial ouvindo, claramente, o Estado, a concessionária e os utentes, mas há uma vantagem do Estado ter assinado um contrato de concessão do serviço público, porque pode promover tarifas especiais e promocionais para o desenvolvimento de uma ou de outra ilha. É evidente que isso tem impacto nas receitas, mas depois há uma disputa com a concessionária, porque esta, como é óbvio, não quer perder receitas, porque sabe que tem 10% delas, mas para tal deve haver uma entidade para fazer o acompanhamento.”

“Para a concessionária independentemente dos resultados ela quer os 10% da remuneração, porque não há aqui os investimentos dos 35 milhões, inicialmente previstos, e se houvesse os 35 milhões entrariam na conta, ou seja, a amortização da dívida entraria nas contas, enquanto custos. Não há propriamente um incentivo para praticar menos custos, mas o que há é que a concedente vai exigir, permanentemente, eficiência e redução de custos da parte da concessionária. Quando discutimos a questão dos 10%, a concessionária disse-nos «acham que viemos para Cabo Verde trabalhar para o break-even?» Disseram que o break-even num mercado como este é extremamente difícil e ainda por cima é o concedente que diz os navios que precisam e que a concessionária deve trazer e, também, que fixa a tarifa e disse que então iam arriscar o que é? Assim, alegaram que a proposta dos 10% era por causa disso. É 10% das receitas, mas ficou a questão dos custos que é o grande calcanhar de Aquiles para o Estado, por isso, há necessidade de trabalhar a questão dos custos, tem que aprovar ativos que entram, tem que fiscalizar as questões que tem a ver com os combustíveis, por ser um grande custo deste sistema.”

“...no contrato não há risco financeiro para a concessionária. A concessionária faz todo o seu trabalho acompanhado como é evidente pela equipa que supervisiona e chega no final do ano e apresenta as contas de exploração e tem um resultado negativo, ou seja tem receitas de 100 e custo 110 e teve um défice de 10, então o Estado diz assim, pronto este, em princípio, é o défice mas não pagou a remuneração que acordou dos 10% de receita, portanto, aqui o Estado tem que pagar a garantia dos 10% de remuneração. Há duas formas de entrar com a remuneração ou é no final ou entra imediatamente como custo de exploração no processo do sistema. A conta que deve ser apresentada é a seguinte: 100 de receita – 110 de custos + 10 remuneração (10% dos 100 de receitas). Se for positivo, e já com a remuneração, então o Estado recebe receitas e 50% do saldo vai para o Estado enquanto pagamento de renda, tendo em conta que o concedente atribuiu essa concessão, ou deu esse direito a essa concessionária para a exploração.”

Segundo o SEEM, Paulo Veiga – “Quanto aos subsídios à Cabo Verde Inter-ilhas, isto é estudo e esse estudo também diz que conta com 25% inicial do mercado até 5 anos. No cenário atual estamos a contar com 70% do mercado e, provavelmente, vai para os 90%, porque todos os armadores ou a maioria dos armadores de nacionalidade Cabo-verdiana, optou por entrar para a Cabo Verde Inter-ilhas, o que quer dizer que esses estudos, como disse no início, esse estudo é dinâmico... nós também temos um estudo feito pela empresa Logistel, que também trabalhou com o anterior governo, que diz que num cenário otimista, em 3 anos essa empresa deixa de ter necessidade de ter essa compensação, da indemnização compensatória, e, num cenário pessimista em 7 anos, portanto, temos é que enquadrar as coisas, são estudos e o mercado ditará, mas a base do estudo, era que a empresa entrasse e se mantivesse

e os concorrentes renovassem a frota e continuassem a competir com eles. Portanto, quem são os concorrentes? É a Polaris que faz parte da sociedade, é a Fast Ferry, que não tem barcos adequados e pode ou podemos até pensar na substituição desses barcos por outros barcos, mas aqui o mercado ficou muito menos concorrencial.”

“Todos nós também, sabemos que a maior eficiência do mercado está na ligação São Vicente / Santo Antão, o que também o estudo não leva em consideração e o potencial das outras ilhas, o que isto vai representar e isto só na prática é que saberemos. Nós estamos otimistas que esses valores não serão, mas isto num cenário negativo poderia se pensar nesses valores.n

...como é que vai funcionar a compensação indemnizatória? A empresa terá que funcionar um ano inteiro, sem um subsídio e sem nada do estado, tem que ter capacidade financeira para pagar salários, para pagar aluguer ou compra de navio, para pagar a ENAPOR, para pagar o INPS, pagar o fisco, pagar as despesas operacionais e de funcionamento. No fim do ano, feitas as contas das receitas que eles tiverem, auditadas as contas, portanto aquilo acaba por ser um ano e seis meses depois, após chegar o acordo qual é o valor é que se dá a indemnização compensatória à empresa.”

“Mais uma vez, aqui tem a ver com os pressupostos, a empresa previu nos estudos, é normal a perspectiva de uma empresa ser conservadora e previu 25% do mercado, durante o período da concessão com crescimento a rondar os 2 ou 3%. ... a empresa vai iniciar com 70% do mercado, portanto, o número tem que alterar, isto é o que é, portanto, há mais mercados, os resultados são diferentes. Os estudos que nós temos, eu já tive, já anunciei aqui, feita pela empresa que também trabalhou com governo anterior a LOGISTEL, dizem que num cenário otimista se a economia continuar a crescer como está a crescer, em 3 anos, essa empresa é positiva, no cenário pessimista em 7 anos. Espero que tenha ficado claro.”

Segundo o ME, José Gonçalves, “...é uma solução bem ponderada com o mínimo de risco e encargo para o Estado e que ele, só depois de prestar contas de forma auditadas e transparentes é que se vai fazer a compensação e que há uma comissão de acompanhamento que a «pari passo» vai acompanhar todo o processo, porque não é só no fim que vamos depois fazer as contas. Vamos acompanhar constantemente e, no fim, então, fazemos o remate das contas.”

“A compensação é feita no final, qualquer que seja o cenário... mencionou-se, por exemplo, que o anexo ao contrato concessão fala de um valor 700 mil contos. Os dados que nós temos, o estudo da Logistel, são de longe inferiores a esses valores de longe inferiores. Todo o tipo de cenários, certamente, o proponente ao fazer o seu cenário teria tomado pressuposições diferentes daquilo que uma empresa como a Logistel que faz aquilo e acho que não pintou aquilo de bonito para o Estado, foi algo que foi feito com mérito e posto a prova no sentido e com as tarifas atuais, sem nenhum ajuste de tarifas. Portanto, este valor é de longe diferente daquilo que o proponente apresentou e nós vamos acompanhar, inclusive já pedimos, novamente, para a Logistel, face a essa discrepância entre esses dois valores, fazer, de novo, esse trabalho no sentido de validá-lo. Porque nós temos que ao acompanhar, temos que ter bases suficientes através de várias fontes de informações para esta comissão poder acompanhar, eficazmente o contrato. Mas é no final do resultado e ainda não se sabe exatamente como vai comportar o mercado com respeito a receitas e despesas.”

Para o VPM e MF, Olavo Correia – “...se se constata dos documentos em como o princípio é de livro aberto e se é o Estado a definir todos os pressupostos do negócio e se houver algum prejuízo o Estado tem de assumi-lo que é básico. Em função da evolução do mercado, da cota do mercado, do volume de passageiros e cargas e quando começar a aumentar, os prejuízos vão diminuir até chegar a um «break-even» e têm estudos nesse sentido. O que vão pagar não se encontra no estudo porque, como sabem, o estudo de viabilidade, e a certeza que têm é que nunca vai acontecer como está no estudo. A única certeza do estudo é que nada acontecerá como está no estudo, podendo ser mais ou menos, mas o valor exato é um totoloto e não um estudo. O estudo é um elemento indicativo e o que vai ser pago é o custo efetivo com base na contabilidade aberta, com auditoria. Se é um custo que resulta das normas que foram definidas pelo Estado, o mesmo tem que assumir esse custo e ninguém vai assumir esse custo e o Estado tem que ter a capacidade de saber quais os custos que devem ser assumidos por ele, e quais custos que não, consta do contrato e das normas que estão em vigor para o efeito. Nesse aspeto, não tenho qualquer preocupação com os valores iniciais que são mero indicativos para o efeito e o que vai contar, para o efeito de pagamento, são os custos efetivos decorrentes do cumprimento de um contrato que foi estabelecido em termos de frequência e rota e estou tranquilíssimo e como Ministro das Finanças garanto que não vai haver um único tostão, sem que tudo esteja devidamente auditado.”

...o controlo vai ser a vários modelos. Em primeiro lugar nós temos os nacionais com 49% da empresa e temos uma cláusula, um acordo com os nacionais a salvaguardar que estes 49% permaneçam prenhes, por mais que a operação incitada vier a verificar, no futuro, esses 49% ficarão salvaguardados. Vamos ter cabo-verdianos na gestão executiva da empresa também. Vamos ter o IMP, Instituto Marítimo Português, que tem competências que estão na lei e temos o Estado que é concedente que tem prerrogativas especiais que decorrem da lei e temos a equipa já constituída, não vamos constituir a equipa, já está constituída, já está a trabalhar para garantir que as coisas funcionem. De facto, é

*verdade, a questão que se coloca não é apenas uma questão de assinar contratos, é importante, como é óbvio. É importante que assinemos contratos, fechemos o acordo do negócio, como é óbvio, mas é preciso o acompanhamento, o seguimento para evitarmos que problemas possam vir a pôr em causa a solução. Temos que antecipar, termos a informação, temos que gerir o contrato para que possamos garantir o cumprimento dos compromissos. Portanto, a equipa está constituída, vai funcionar e vamos ter, para além da equipa, um suporte técnico no momento da auditoria das contas, no momento de pagar os valores, vamos ter para além da equipa uma assessoria técnica especializada que vai nos dar a garantia absoluta em relação a aquilo que nós vamos pagar, do valor para a indemnização compensatória. Portanto, é isto que está definido e vai ser executado e estamos convencidos em como conseguiremos fazer uma boa gestão deste processo.*

5.9. Tanto o Caderno de Encargos do concurso como o Contrato de Concessão estabelecem a obrigatoriedade de, pelo menos, 25% do capital social da Sociedade Concessionária ser reservado para os Armadores Nacionais.

Entretanto, os Armadores Nacionais não gostaram e reagiram. Esta situação de descontentamento levou a negociações e acertos entre as partes, tendo a participação dos nacionais sido aumentada para 49%.

Os Deputados, membros da CPI, quiseram conhecer os meandros dessa negociação e como se chegou a este resultado que alterou a decisão inicial de 25 para 49%.

Do Representante da Polaris, Sr. Cte. **Luís Viúla**, ouviu-se o relato sobre, como tudo começou para este incremento da sua participação, “o caderno de encargos exige cinco navios com menos de 15 anos de idade, isso significa um investimento, no mínimo, na ordem dos 40 milhões de euros, e nós para entrarmos com 25%, os Armadores nacionais com 25%, teríamos que entrar com cerca de um milhão de euros que é o capital social da empresa, capital social adequado, de acordo com o caderno de encargos. Os Armadores à priori não aceitaram, disseram que não iam entrar com um milhão de euros numa companhia que tão somente detinham 25%, sendo que 75% do capital é estrangeiro. E, portanto, no início nós não aceitamos a tal proposta da entrada com 25% e com possibilidade de cerca de um milhão de euros. Mas com o decorrer do tempo após a escolha da proposta da companhia Transinsular, nós, eu pessoalmente e a POLARIS, tivemos um contacto da nova Companhia, a CV Inter-ilhas, para que a POLARIS entrasse para a nova empresa e depois tive a informação que foi feito o mesmo convite a CV Fast Ferry, isso porque as duas companhias já trabalharam em regime de concessão. A POLARIS, Praia-Maio-Praia e a CV Fast Ferry, Praia-Fogo-Brava, e Santo Antão-São Nicolau. De maneira que fui perentório na minha função eu disse desde a fase inicial em que representava os Armadores nacionais que só poderia entrar na nova companhia com a participação dos restantes Armadores nacionais, daí veio a discussão, tivemos algumas reuniões com o Governo, inclusive, com o Senhor Secretário do Estado e com o Senhor Vice Primeiro Ministro, discutimos algumas questões pertinentes em relação à entrada dos nossos Armadores, o que seria a responsabilidade do Governo em relação à frota existente e chegamos ao acordo que foi assinado, acho eu, em janeiro deste ano.”

“Neste momento, estão na CV Inter-ilhas cerca de, salvo erro, nove Armadores, que, numa das reuniões da ACAMM, decidiram deixar a POLARIS com 9,68%, a quota que a POLARIS tem atualmente no mercado.”

O Comandante passou ainda a informação de que numa das reuniões da nova empresa O...discutimos a questão da realização das ações e foi eleito o Administrador por parte dos Armadores nacionais, neste caso será o Luís Viúla.”

O Armador da VERDE MAR, Sr. Cte. José Eduardo Lopes Spencer disse que i...havia dito que estavam em condições de gerir a marinha, foi por isso que, precisamente, concorreram porque sentiam que estavam em condições mas que perderam o concurso e uma vez que havia perdido o concurso tinha que se sentir confortável na qualidade de perdedor.”

“Para mim, foi bom porque aumentou-se a cota de 25% para 49% e acho que para os armadores foi bom, também, porque assim teriam uma maior voz na marinha cabo-verdiana porque, até agora, protagonizaram e estiveram à frente na marinha e seria triste deixar de ter qualquer papel, mas com 49% passaram a ter um papel mais ativo na marinha.”

“Para os 49% assinamos um acordo com o Governo em que os armadores que não tivessem disponibilidade financeira para entrar no capital social da empresa, o Estado de Cabo Verde entraria com o valor do capital social mediante a penhora da cota até que o armador venha a ter a possibilidade de entrar com parte ou todo o capital, isso em termos de realização do capital. Os armadores que entrarem não podiam fazer concorrência direta à nova companhia de forma que acordaram que os armadores que tivessem que desfazer da frota faziam um balanço dos ativos da empresa afim de serem compensados futuramente.”

Na ótica do Sr. **Franklim Aguiar**, Representante da Polaris, SA, “O que eu posso lhe dizer é que se funcionar... é que a coisa acabou de começar, eu não posso fazer uma previsão. Eu acho que, realmente, é muito mais que transportar pessoas e bens de um lado para o outro, e tem a ver com a segurança total e isso é fundamental que se garanta um transporte, mas eu, é como eu digo, estou aqui, estou à espera é que as coisas funcionem bem, eu quero sentir-me orgulhoso e dizer ok, eu participei e funcionou e se não funcionar, também, cá estaremos para experimentar uma outra estratégia, não sei.”

“Estamos a falar em serviço público e a Polaris, realmente, esteve todo esse tempo ligado à prestação do serviço público. Agora, perguntar-me se, de início fomos convidados realmente como empresa de prestação de serviço público? fomos convidados para participar nessa concessionária! Só que achamos que não era justo, havia uma Associação de Armadores e a Polaris por estar numa posição privilegiada aceitar isto, nós não quisemos aceitar e veio, realmente, resultar na Polaris e o Grupo. Eu respeito toda a estratégia de transporte marítimo em Cabo Verde. Eu tenho que respeitar! Eu penso e auguro que vá dar certo. Daquilo que eu tenho, das informações que estão na minha posse, eu não posso afirmar que é uma boa ou má estratégia, até porque seria de uma irresponsabilidade dizer isso. Eu não digo isso, com toda a minha honestidade, aquilo que eu faço no dia a dia, eu não posso dizer isso. Eu vou concluir dizendo que a Polaris SA, aceitou uma estratégia, negociou com os outros e assinou um acordo parassocial e entrou na empresa. Isso é que eu posso dizer.,

Segundo o Sr. **João Guilherme**, Presidente ACAMM “Tendo em conta que os armadores aderiram a concessão, mesmo com os 49%, aliás depois de conhecer que iriam atribuir os 49%, os armadores mostraram-se disponíveis para fazerem parte dessa concessão, os que não entraram foram os que não quiseram, por outros motivos que têm a ver com o tipo de carga ou tipo de negócio que estão a pretender ou têm implementado para a sua agência...parece ter havido alguma satisfação não total, como disse, há muita coisa ou algumas coisas que não estão esclarecidas, pelo menos, até recentemente não estavam esclarecidas, mas, de qualquer maneira, se estão ali é porque estão satisfeitos...”

“Quanto ao grau de satisfação dos armadores, enquanto parceiros desse projeto, neste momento, eu vou ser sincero, eu não sei concretamente qual é a satisfação dos armadores, porque parece-me que ainda nem tudo está bem esclarecido no grau dos armadores, apesar de, eu não ter estado nas reuniões da CV Inter-Ilhas, mas nas reuniões que temos na ACAMM, ainda há bem pouco tempo tivemos uma reunião com a Transinsular, o próprio Comandante Viúla fez algumas abordagens que ele próprio até desconhecia, ou seja, quer dizer que o processo não está totalmente esclarecido para os armadores que estão incluídos no processo...ou seja, os que estão esperam que tenham ou estejam envolvidos num bom processo, mas a satisfação ainda tem algumas reticências, porque não está totalmente aberto o processo, portanto, desconhecem algumas partes. Não sei se recentemente, na última reunião que fizeram, fizeram todos esses pontos fechados, mas recentemente ainda havia coisas, ali abertas.”

O Sr. **Luis F. Alves Natário**, Representante da Transinsular declarou “Relativamente à questão do maior envolvimento dos armadores nacionais, acho que foi uma das preocupações da Transinsular e dos armadores nacionais. Têm um peso e responsabilidade muito grandes, no transporte marítimo nacional. Cabo Verde Inter-Ilhas é uma empresa Cabo-verdiana, que as tripulações vão ser Cabo-verdianas. Tem que haver aqui, de ir recolher as experiências que os armadores nacionais têm, para ajudar a ter um serviço de qualidade, porque há pormenores como digo, que a experiência vai ajudar, a ter noções exatas das carências de das dificuldades. É um contributo de know how que pode e deve ser dado pelos armadores nacionais. Daí o envolvimento ou representatividade ter sido aumentada no fundo para ter um suporte de experiência de apoio, necessariamente nessa questão que é uma questão muito, muito sensível, transporte inter-ilhas de passageiros. Efetivamente, é uma atividade que tem que ser desenvolvida, tem que ser feita em condições, digamos é uma forma que há de resolver algumas dificuldades. Eu senti e percebi isso, porque tive que acompanhar os meus colegas dentro desta área, no transporte inter-ilhas, entre Praia, Fogo e na Brava, e depois fomos ao Maio, e há uma série de questões que tem que ser, efetivamente, melhorada...”

Para o Administrador da ETE, SGPS, SA, Sr. **Gonçalo Delgado** “...sentimos quer do lado dos armadores, quer no lado do Estado, que havia uma certa vontade em que os armadores tivessem maior presença. Não tínhamos argumento para dizer não. Vir para o projeto e ter uma presença maior, era mais um fator positivo para o projeto. No fundo, há toda a experiência adquirida pelas pessoas ao longo dos anos, achamos bem-vindo e que seria uma coisa que ajudaria e que as populações gostariam de ver os seus armadores a participar nessa operação de transporte entre as ilhas, cumprindo as regras que estão definidas no contrato e pelo Estado.”

O Sr. Cte **José Manuel Fortes**, auditado enquanto Presidente do Júri declarou neste quesito o seguinte: “o processo com os armadores nacionais é muito duro, a questão da compreensão do que é o serviço público e como estava feita a montagem foi muito difícil para os armadores nacionais entenderem isto e eles tiveram a oportunidade de ficar com todo processo, porque foi-lhes solicitado uma ideia de proposta, tiveram 30 dias para responder e não conseguiram, quando chegaram à mesa com a presença do Vice-Primeiro-Ministro e outras pessoas, aí solicitaram a empresa que lhes desse uma ideia de proposta e eles só fizeram lamentações, porque de facto não perceberam. Estive com os representantes da empresa a explicar-lhes desde o Governo anterior até este, o que é um serviço público, mas depois de compreenderem e de perceberem, entraram e temos o que temos hoje.”

“O capital social da empresa, atualmente, veio a mudar tudo o que estava estipulado, porque a fase de discussão do contrato alterou o cenário no seu todo. Quando a concessionária apresentou a proposta sabia que só tinha que abrir mão de 25% do capital social para os nacionais, mas na fase de discussão eles disseram que o negócio não ia dar para ganhar

*muito dinheiro, pelo que vieram aqui para se posicionarem e estar no mercado que já estão há cerca de 30 anos em termos de transporte internacional e queriam continuar aqui, e, portanto, iam abrir mão se o concedente quisesse até 49% e trazer os armadores nacionais e, trazendo os armadores nacionais toda a perspetiva que tinham do mercado muda.”*

*“É importante ter em atenção, que esta estratégia deixa o mercado aberto para os atuais operadores. Portanto, eles (significando a Concessionária) não previam no estudo de viabilidade económica financeira deles, na proposta, que captavam todo o mercado. Por exemplo, no tráfico São Vicente – Santo Antão só previam captar 25%, porque já lá estavam dois operadores e o Cabo Verde Fast Ferry que tinha o navio avariado na altura, pelo que consideravam que era difícil captar mais do que 25%. Com a discussão do contrato as coisas mudam e abram a 49%, os acionistas nacionais após alguma discussão também aceitam entrar nos 49% e aí as perspetivas de mercado mudam totalmente.”*

*“A entrada dos armadores nacionais faz com que no quadro legal que se prevê e que vai regular essa atividade e que permite que os armadores nacionais continuem a operar, mas esses que já entraram na concessionária não vão continuar a operar. Os navios ativos que eles têm são ativos que neste quadro podem ser usados ainda durante dois anos, portanto os navios que já cá estão registados em Cabo Verde, é - lhes permitido operar durante dois anos com a mesma situação em termos de certificação de segurança marítima. Alguns desses armadores têm créditos bancários, portanto, seria desejável que a empresa concessionária que tinha proposto entrar com cinco navios, até 15 anos dentro das características que estão no caderno de encargos recusasse e dissesse assim, de facto se vocês têm ativos que podem ser utilizados durante dois anos não vamos deixar esse défice para vocês vamos usar durante algum período os ativos dos armadores nacionais e neste momento, o cenário existente é que a empresa vai usar os três navios nessa fase de transição que é a fase dos dois anos, vai usar os três navios da Cabo Verde Fast Ferry, em regime de fretamento, e o navio Inter-ilhas da Polaris e, provavelmente, o Sotavento enquanto as obras do Porto do Maio decorrerem, porque até ter as obras do Maio concluído não se poderá usar um outro navio que não seja o Sotavento e eventualmente o Praia D'Agua, porque este último fica mais difícil utilizá-lo em fases de obras.”*

*“Portanto, com este cenário, não há necessidade de um investimento enorme que se ia fazer abinício de 35 milhões, em cinco navios que rondariam 6,5 ou 7 milhões cada. Não havendo necessidade deste investimento inicial, há uma redução significativa do custo dos ativos e os armadores nacionais rentabilizam de certa forma os seus ativos e altera-se a situação em termos de capital social. Na mesa de negociação do contrato, chega-se a condição de que a empresa pode ter um capital social de 50 mil contos (cinquenta mil contos) e é o que está presente no estatuto da empresa...”*

*Do SEEM, Sr. Paulo Veiga registou-se que *r*Conseguimos mais, conseguimos que a maioria dos armadores Cabo-Verdianos, porque as empresas são todas nacionais, aqui convém dizer que a empresa vencedora é uma empresa que está em Cabo Verde há 30 anos, paga impostos, tem funcionários Cabo-Verdianos, portanto, não é uma empresa estrangeira, portanto as empresas são todas e que conseguimos com que os armadores Cabo-Verdianos pudessem participar. Neste sentido, o Governo iniciou as negociações com o vencedor, abrindo o capital para 49%, o que inicialmente era só 25%. Portanto, abriu capital aos armadores nacionais, tendo conhecimento das dificuldades que os nossos armadores têm o governo optou por apoiar e criar condições para eles realizarem o capital e fazerem parte dessa solução, pensamos que é uma solução que Cabo Verde saíra a ganhar, as economias locais sairão a ganhar e irá modificar a nossa economia, per si. Portanto, temos 9 ou 10 armadores nesse sentido, aonde foi feito acordo com o governo, e nós não só apoiamos a sua entrada no capital social, mas também estamos a trabalhar, conjuntamente com eles, para que o pessoal que não transitar para a nova empresa que irá fazer o transporte marítimo, não fique sem os seus direitos e sem trabalho...”*

*“...o governo não teve que abrir, foi uma negociação com o vencedor do concurso, eles é que optaram por abrir o capital, portanto, se eu me fiz entender erradamente, eu corrijo. O Governo negociou a abertura do capital... A empresa não é do governo, há um grupo que ganhou, criou uma empresa chamada Cabo Verde Inter-Ilhas e abriu o capital aos armadores de nacionalidade cabo-verdiana para participar.C*

*Para o ME, Sr. José Gonçalves – “...a própria lei de bases já consagrava 25% mínimo de comparticipação do nacional e isso foi respeitado nos termos do concurso e do caderno de encargos, mas quando entrou-se na fase de discussão do contrato empurrámos, o mais possível, porque queríamos um maior papel possível para os nacionais, mesmo alguns que nem participaram no concurso que como já tinham algum papel dentro do transporte marítimo inter-ilhas foram convidados e aceites para fazerem parte para ter realmente uma solução inclusiva...”*

*Quanto a passar de 25% para 49%, sim, estamos muito satisfeitos. Satisfeitos porque quanto maior a participação possível é uma solução mais inclusiva. Há pessoas que têm um relacionamento especial com o mar e com essa atividade e na medida em que todos, acho que ninguém foi excluído voluntariamente, um ou outro que deu esse sinal, inicialmente, mas acabaram por não participar na solução. 49% é quase a metade só falta 1% para chegar a 50%, portanto, é uma solução boa é uma solução que foi muito para além daquilo que está consagrado*

*na lei que é o mínimo de 25%. Portanto, houve salvaguarda na lei que é precisamente dos 25%, podemos ficar por 25% como mínimo que a lei nos obriga, mas o facto de querer mais inclusivo e trazer os nacionais com maior participação possível eu acho que isto mostra que o Governo tem todo o interesse em ter o máximo de participação possível. Porque este é um negócio que segundo os nossos dados projetados que estamos a reanalisar no quadro atual é uma situação que sendo superavitária é um negócio nos próximos 20 anos que vai render muito, e vai render e vai ser benéfico para os nacionais que participam como acionistas nisso. E inclusive, até já começamos, no sentido mesmo, de afretar os seus barcos durante esta fase de transição. Daí que entendemos que a solução é uma solução que tem em boa conta o máximo de participação e o menos risco possível com os nacionais. Em relação a questão da compensação dos nacionais pelas suas embarcações, é um cenário que vê essa solução como uma forma de ajudar na sua capitalização e ter algum recurso financeiro até para participar em outras atividades conexas que nós inclusive dentro daquilo que é logística gostaríamos também de ver a participação. Para já, vai participar a sociedade enquanto tal, mas também, não excluí e gostaríamos de ver os independentes também os acionistas a participar, de forma independente, para o todo que é solução logística que é outro negócio, ramo de negócio que ainda não estava conexo, mas que não estava previsto anteriormente.”*

*Finamente para o VPM e MF, Olavo Correia, “...desde o início que a minha equipa tinha como estratégia tentar uma solução para envolver o máximo possível de nacionais e conseguiram envolver cerca de 10 empresas com 49% do capital da Cabo Verde Inter Ilhas e com uma cláusula que vai permitir que, proeminentemente, os 49% fiquem salvaguardados e que qualquer operação de aumento de capital, alteração societária não vai pôr em causa os 49% dos nacionais. Negociamos e chegamos a um bom entendimento com todos os armadores nacionais que quiseram entrar na operação porque não podíamos obrigar os armadores nacionais a fazerem parte de uma solução empresarial, mas que a maior parte dos empresários que estavam a operar efetivamente, entraram na operação com diferentes percentagens no capital que, por sua vez, foi acordado entre os armadores. O Governo apenas facilitou o fecho do processo e os próprios armadores que haviam decidido a percentagem no capital em função do peso de cada empresa no negócio dos transportes marítimos. Havia ficado claro que ficavam com os 49% da empresa e 51% com o parceiro externo e o Estado vai ser a entidade concedente e vai regular a operação através do Instituto Marítimo Portuário que é uma ponte muito importante com obrigações claras que constam do caderno de encargos que é do conhecimento público.”*

*...não tendo, os empresários que fazem parte desse acordo, esse dinheiro, que admito que será marginal, e ainda não foi apresentado nenhum pedido em concreto, nós podemos fazer uma operação simples, financeira... Primeiro, estabelecer regras e princípios e, segundo, havendo necessidade não há nenhum problema operacional é uma operação que pode ser feita, tranquilamente, com contra penhora das ações. É uma operação financeira normal que o Tesouro faz tranquilamente não coloca nenhum problema orçamental, de défice e nem de dívida direta, penhora as ações, o Estado entra, quando pagar o valor, libertamos o penhor das ações. Portanto, é o que está como princípio para debelar essa situação caso algum empresário, por alguma razão, venha a ter dificuldade na realização do capital no montante que estamos aqui a referir.”*

*“...nós discutimos com os empresários, chegamos a entendimento em relação a uma regra, aquilo que estou a dizer é que a maior parte dos empresários não vai precisar dessa intervenção do Estado. O que estou a dizer é, precisando, estando em comum acordo não terá nenhum problema. Precisando, o Estado penhora as ações e mete capital não há nenhum problema.... Pusemos aquela cláusula no contrato para dar conforto para que ninguém tenha medo de participar nessa operação. Mas é uma cláusula que não vai ser, penso eu, utilizada pela maior parte dos empresários que entraram nessa operação, segundo a informação que eu tenho. Portanto, regra é, os empresários colocam dinheiro, havendo dificuldades de colocar o dinheiro, isso em ações, o Estado assume o que é normal, contra penhora as ações, não é dar o dinheiro, atenção! O Estado não tem dinheiro para dar a ninguém. Contra penhora as ações, o Estado pode avançar o valor, é só isso que está no acordo, não só escrito, mas foi o acordo a que nós chegamos em São Vicente com os armadores nacionais e eu estive nessa reunião. Como princípio, é um princípio bom que não prejudica o Estado e que garante condições para que os nacionais possam participar desta operação precisando, em regra não vão precisar daquele valor, penso eu, e espero que não venham a precisar.”*

*5.10. Durante as audições, os Deputados, membros da CPI, constataram que, perante a nova modalidade de aquisição da frota pela via de afretamento, a expressão .aquisição da frotaa, foi entendida ou interpretada de forma diversa, muitas vezes indo em contramão com o entendimento da leitura que se faz nos documentos a que tiveram acesso, concretamente, no anúncio de manifestação de interesse e no caderno de encargos.*

*Por outro lado, o regime e a forma, desse afretamento que deverá acontecer durante o período de transição, de 2 anos, pela Concessionaria, também suscitaram muitas dúvidas, uma vez que os navios que serão afretados são aqueles em uso nos TMI, tidos por inadequados e o afretamento a casco nú pode gerar desemprego.*

*Neste sentido, quiseram os Deputados clarificar essas questões, relativas a aquisição/afetação de frota própria/compra, afretamento ou outro; o período de transição e a situação laboral dos trabalhadores, ouvindo os intervenientes do processo.*

A Sra. **Indira Tateana Santos** advoga que “*Ter frota própria não significa ter a propriedade dos navios, podendo afretar os navios, e o modelo mais usado, neste caso, é o afretamento a casco nu. Estranho que os outros concorrentes qualificados na 1ª fase não tenham analisado bem esta questão, manifestando as suas incapacidades para aquisição dos navios, mas propondo o afretamento dos mesmos e que o Júri prestaria todos os esclarecimentos, lembrando que todas as candidatas tiveram acesso a todos os critérios do concurso.*”

“...o programa do concurso e o caderno de encargos não exigem que haja uma aquisição de navios. Consta dos documentos referenciados, de forma clara, a possibilidade de afretamento de navios, portanto, relativamente a este critério, não houve incumprimento.”

O Sr. Cte **José Manuel Fortes** disse que “*De momento vai-se para o fretamento, que considero ser uma boa ideia, porque com o fretamento o custo inicial é muito mais baixo. Na discussão havida o custo reduziu-se em cerca de 2 milhões de euros/ano, por ser fretamento nacional e não internacional. O contrato existente dá uma boa garantia.*”

“*Os navios ativos que eles (referindo-se aos Armadores Nacionais) têm, são ativos que, neste quadro, podem ser usados, ainda, durante dois anos, portanto, os navios que já cá estão registados em Cabo Verde, é-lhes permitido operar, durante dois anos, com a mesma situação em termos de certificação de segurança marítima. Alguns desses armadores têm créditos bancários, portanto, seria desejável que a empresa concessionária que tinha proposto entrar com cinco navios, até 15 anos, dentro das características que estão no caderno de encargos, recuasse e dissesse assim, «de facto, se vocês têm ativos que podem ser utilizados durante dois anos não vamos deixar esse défice para vocês, vamos usar durante algum período os ativos dos armadores nacionais» e, neste momento, o cenário existente é que a empresa vai usar os três navios nessa fase de transição que é a fase dos dois anos, vai usar os três navios da Cabo Verde Fast Ferry em regime de fretamento e o navio Inter-ilhas da Polaris e, provavelmente, o Sotavento enquanto as obras do Porto do Maio decorrerem, porque até ter as obras do Maio concluído não se poderá usar um outro navio que não seja o Sotavento e, eventualmente, o Praia D’Aguada, porque este último fica mais difícil utilizá-lo em fases de obras.*”

Para o Sr. **Paiva do Rosário**, Ex-PCA da CVFF, (Anexo XXXI) “*Em relação ao período de transição, entendendo de que a ideia é de fazer com que a frota que tiver a operar esteja à altura, em termos de segurança, se a pergunta é feita à uma pessoa com responsabilidade em relação a questões de segurança, diria que o tempo é excessivo, entendendo que “Quando se trata de segurança tem que ser imediato.”*”

“*É uma transição, é um processo que visa mudar uma realidade que se arrasta de há muito tempo, na qualidade de profissional da área, tendo sido envolvido diretamente na gestão e, com responsabilidade direta em termos de segurança, tendo em conta os exemplos doloridos ou trágicos que tivemos em relação a segurança e que diz respeito aos armadores, a lição tirada é de que, em nenhum momento, se pode protelar a questão da segurança.*”

“*Neste processo o que irá pesar é o que é que irá custar a transição, se são recursos que são fáceis de mobilizar a curto prazo.*”

“*O comentário direto, como profissional, como pessoa que tem alguma sensibilidade em relação a questão de segurança e que teria vivido momentos que não são nada agradáveis por estar numa posição similar a um outro armador, pelo azar que teve, e pelo fato de não saber quais são as condições que abalam Cabo Verde, temos exemplos claros, da situação das ilhas do Fogo e da Brava, que são Portos difíceis em que o navio pode estar no porto e o tempo deteriora-se e tem que mobilizar a tripulação para imediatamente abandonar o porto.*”

“*Quando se fala de segurança, quanto mais rápido for feito, é o aconselhável...*”

“*Não quero dizer que não entendo o que é o processo. Fazer o upgrade da certificação para que uma entidade reconhecida, neste caso, as sociedades classificadoras também participam na avaliação das condições das embarcações em termos de segurança e, eventualmente, contribuir para facilitar a certificação estatutária.*”

“*É um processo, o desafio talvez poderá estar na idade de algumas das embarcações, não tenho dúvida de que algumas embarcações em relação às outras têm certificação de classe.*”

“*Falando das que conheço, até a Praia d’Aguada que é um navio que foi reconstruído, já estava com o processo de certificação de classe a ser lançado, mas é um investimento que exige recursos e quando surge uma situação de alteração do ambiente de negócio, da perspetiva futura da operação da empresa, não se podia arriscar e começar um processo que, eventualmente, podia não cessar. Conhecendo a CV Fast Ferry, a questão da certificação ou do ‘upgrade’, necessários e que dizem respeito à transição, podiam ser imediatas.*”

“*Em relação às outras embarcações, não as tenho identificadas, mas tratando-se da Polaris, uma das embarcações tem a certificação de classe, quanto a segunda embarcação, desconheço, por isso, o tempo pode até ser excessivo.*”

Senhor **Franklim Aguiar**, Representante da Polaris, SA, “*O que eu acho em relação a isso, o que eu sei é o que está no caderno de encargos, agora o que se está fazendo, neste momento, em relação a isso, a idade, eu acho que o caderno de encargos diz também que há possibilidade do afretamento, agora mais do que isso eu não sei, estou a falar com Franklim Aguiar, não como Grupo.*”

“*E quanto ao futuro das empresas é aquilo que foi combinado. Há um processo de dois anos com os nossos navios que vão ser utilizados de acordo com a situação atual, a empresa vai usar os navios que tem, enquanto, paulatinamente, vão chegando os navios. Essa é a informação que eu tenho. A substituir, porque não podemos continuar com esses navios que já têm um certo tempo. Eu acho que é essa posição que tenho neste momento...*”

“*Se essa decisão da concessionária de afretar os navios já existentes no mercado, é ou não uma boa decisão para os Armadores nacionais, proprietários desses navios, eu acho que sim porque a concessionária, neste momento, ganhou o concurso vai ter que se preparar e tem um tempo para tal. Eu acho bom afretar os nossos navios porque, de repente, tira-se um navio e põe-se um navio, isso não acontece em nenhum sítio, tirar navios e pôr navios, eu acho que, neste momento, no meu caso particular, é bom.*”

Sr. Cte **Luís Viúla**, Representante da Polaris, SA, “*...a informação que nós temos é que vão iniciar com os navios da Polaris, aliás, da Polaris já iniciamos as negociações, há alguma divergência é com os navios da CVFF. A minha opinião pessoal é que a CVFF não foi boa aquisição não é e não será uma boa alternativa para os transportes marítimos em Cabo Verde. Portanto, se estamos a procurar uma alternativa boa para a nossa marinha, isso não deverá passar pela CVFF e pelos navios idosos e obsoletos que nós temos. A ideia terá que passar por aquisição de navios com menos de 15 anos o mais rápido possível. Realmente, eu tenho alguma incapacidade em discutir determinadas questões porque não tenho todas as informações...inclusive, a minha questão, na reunião da quinta-feira, foi qual é o tipo de navio, o primeiro navio que vão trazer até agora não temos características do navio que, em princípio, deveria chegar em agosto, mas pelas informações chega um pouco mais atrasado.*”

“*Neste momento, realmente, nós temos a plena consciência que funcionando bem a CV Inter-ilhas e assumindo bem o caderno de encargos, há uma questão que é evidente, naturalmente, os outros Armadores Nacionais com navios limitados, velhos e obsoletos e com algumas limitações terão que desaparecer. Isto é um processo natural, de maneira que, compreenderam, realmente, qual será o futuro com a implementação de uma companhia bem organizada e estruturada acabaram por aderir ao projeto e também com a plena garantia do Governo em relação aos ativos, e outros fatores que continuam a depender da mobilização e realização que estão a ser feitas. Logicamente, que uma companhia não vai conseguir progredir a totalidade dos empregados das outras empresas...certamente que isso irá ter uma influência negativa em relação aos postos de trabalho mas creio que se vierem, realmente, cinco navios não estará em causa a situação dos marítimos porque com cinco navios vai haver postos de trabalho para todos.*”

“*Mesmo assim, há uma situação desagradável no Acordo Parassocial com a Transinsular que nós assumimos e assinamos...portanto, durante dois anos os Armadores que participaram na CV Inter-ilhas não poderão fazer qualquer concorrência a CV Inter-ilhas e, por causa desta cláusula, houve um Armador que saiu, mas os outros Armadores continuaram no projeto. Portanto, quer dizer que há uma aposta e há um plano que como disse se decorrer da forma como se prevê, poderá, realmente, resolver definitivamente, a questão que todos querem que é a cabotagem.*”

“*...realmente como disse de início, ainda não definimos bem as coisas em relação à Polaris e a CV Fast Ferry porque eles querem um afretamento a casco nu, e nós pretendemos, numa primeira fase, a nossa proposta era de afretamento a tempo. Mas no caso da Polaris, nós temos o Inter-ilhas e o Sotavento. O Sotavento é para a situação atual do porto do Maio, portanto, a previsão da fase final da construção do cais do Maio poderá rondar os dois anos, isso quer dizer que os navios Sotavento da POLARIS e Praia d’Aguada da CV Fast Ferry ainda terão de esperar o mínimo de dois anos para deixar de operar. Porque são navios, particularmente o Sotavento, é um navio muito adequado às atuais condições do cais do Maio e, portanto, não havendo para o Maio um navio mais ideal para fazer a linha São Vicente/Praia e Praia/Maio e Maio/Praia, passa por Sotavento. Em relação ao Inter-ilhas, realmente, é um navio que tem dado provas, tem feito São Vicente/Santo Antão, São Vicente/São Nicolau e às vezes cobrindo algumas roturas na ligação Sal/São Vicente, portanto, é um navio que já deu provas, está em excelentes condições e, de qualquer forma, eu posso dizer que ao falarmos com a CV Inter-Ilhas não avançamos porque a nossa proposta inicial para o afretamento a tempo era de um ano, uma vez que há divergência entre o afretamento a tempo e o afretamento a casco nu, que está para seis meses, ainda não está nada fechado.*”

Para o Sr. Cte **José Eduardo Lopes Spencer**, “*...é normal (referindo-se ao afretamento) porque a empresa tem que iniciar e, para isso, vão alugar os navios da CV Fast Ferry e parece-me não ser somente os navios da CV Fast Ferry. Da última reunião falaram que irão alugar os navios da Polaris e aventou-se, ainda, a hipótese de alugar o navio da Armas. Por aquilo que entendi, era só uma fase transitória e que a empresa vai começar com os navios, que considera não servirem para os mares de Cabo Verde, mas que para iniciar terá de ser porque não têm outros navios e, por isso, disse que, o mais urgente possível, devem ser substituídos.*”

“Os navios da *Polaris* que se decidiu afretar são os navios *Inter-ilhas* e o *Sotavento*. Da *Fast Ferry* são os navios *Criola*, *Liberdade* e *Praia d’Aguada*. Na última reunião que tivemos, na quinta feira passada, os acionistas da *CVInter-ilhas* reuniram-se e um dos acionistas, Sr. Adriano, que é o armador cabo-verdiano da *Armas* e pelo que entendi esse armador disse que os sócios estrangeiros que pertenciam a *Armas*, nesse momento estão em negociações com o Sr. Adriano para que compre a parte dos sócios estrangeiros. Ele, sendo sócio da *Cabo Verde Inter-ilhas*, se comprasse a parte dos armadores espanhóis da *Armas*, como sócio e também sócio da *CVInter-ilhas* e pelo acordo que fizeram, ele não poderá explorar o navio porque estará a ferir a cláusula da concorrência. Então uma das hipóteses era o afretamento desses navios. Uma das coisas que também se disse foi que os navios da *Cabo Verde Fast Ferry* não dão confiança, principalmente, nos dias que houver vento, porque os navios *Liberdade* e *Criola* havendo qualquer ondulação acima de dois ou três metros não podem navegar. Uma das hipóteses que surgiu foi de, no caso do Sr. Adriano, ficar como dono único do navio, seria uma possibilidade do afretamento desse navio para cobrir a linha *Santo Antão* como se encontra agora e libertar mais um navio para as outras ilhas. Mas que tudo isso só foi conhecido na última reunião e que não está documentado ainda e que, simplesmente, na reunião quando o armador pôs a hipótese e ficou em cima da mesa e que não existe nada de concreto ainda, apenas o resultado da última reunião de quinta feira.”

“O caderno de encargos, quando tivemos acesso, dizia que os navios eram para ser comprados e que, ultimamente, avançou-se a hipótese de *leasing*. O afretamento que estão a fazer para os navios de *Cabo Verde* é até terem os navios aqui no país. ...na altura haviam falado na aquisição de navios e que foi o grande entrave dos armadores nacionais e que para adquirirem os cinco navios os valores seriam a partir de 40 milhões de euros.”

“...o caderno de encargos, na altura, dizia que o capital social da empresa tinha que ser 10% do valor do montante global da concessão e quando fizeram o exercício para 40 milhões de euros com mais o que haviam de comprar, logística entre outras coisas, fizeram um valor por alto que iria rondar os 50 milhões de euros e que o capital social deveria ser a volta de 500 mil contos e foi por isso que na proposta que fizeram na altura um dos sócios que poderiam ter era a própria *Transinsular* que já era, na altura, sócia também da *ACAMM* isso porque falando de um valor a volta de 500 mil contos para o capital social, os armadores nacionais não teriam capital para isso.”

“Estou convencido que a concessionária possa adquirir os cinco navios porque, pela reunião que tivemos, este ano, eles vão meter apenas um navio, foi o que o administrador, Paulo Lopes, havia dito. O primeiro navio chegará este ano, lá para o mês de outubro, e que, por enquanto, usarão os outros navios afretados da *Fast Ferry* e da *Polaris*. Tivemos uma reunião com a presença do Sr. Secretário de Estado da *Economia Marítima* e tivemos a garantia que, nos dois anos que virão, o caderno de encargos será cumprido e, num período de dois anos, terão cinco navios e que tinha ficado com esta impressão e era o que havia entendido.”

Sr. **Andy Andrade**, PCA CVFF, refuta que “há interesse da parte da *CV Inter-ilhas* para afretamento dos navios. O afretamento irá exigir a alteração do objeto da sociedade, pois *CVFF* é uma empresa operadora e para transformá-la numa empresa de *leasing*, há que resolver a sua situação financeira e a obrigação financeira é muito elevada e ainda não está definido quem irá assumir as dívidas da *CVFF* antes da empresa acordar em afretar as suas embarcações. Portanto, só há um interessado, mas não está nada definido.”

“Realmente, há uma manifestação de interesse para o processo de afretamento e está-se a aguardar a decisão da liquidação das dívidas da empresa e quem irá assumir. Se o processo se concretizasse, seria a melhor coisa que poderia acontecer a *CVFF*.”

O processo de afretamento de navios exige que *Oalguéma* assuma as dívidas da *CVFF* mas “quem” irá assumir, ainda não se sabe e, de momento, está-se à espera que a proposta seja colocada sobre a mesa para se poder acordar, como acionistas, na transformação da empresa da condição de uma operadora para uma empresa de *leasing* ou para a liquidação da empresa, porque depreende-se que a empresa irá ser extinta, portanto, se uma empresa não está a operar, e afretar os seus barcos, significa a sua extinção e quando se extingue uma empresa está-se a liquidar todos os seus compromissos. Os acionistas privados não têm interesse algum em extinguir a empresa porque entendem que a mesma têm pernas para andar e estão prontos para assumir e, portanto, só quem tem interesse em extinguir a empresa é que tem de assumir as dívidas para se poder avançar com o afretamento dos barcos e não acontecendo afretamento dos barcos, continuariam no mercado, mas, num ambiente de exclusividade, onde a *CVFF* não tem subsídio do Estado torna-se muito mais difícil à empresa continuar no mercado. Com a entrada da *CV Inter-ilhas*, a *CVFF* teria de ser extinta e, para isso, os compromissos têm que ser pagos e, por quem, não se sabe dizer porque ainda não há propostas na mesa, mas logo que tiver a proposta que dá confiança aos investidores da *CVFF*, pois aí saberão que vão receber o seu dinheiro, podia-se, perfeitamente, avançar com o processo de afretamento.”

“O meu único interesse é que ninguém que apostou na empresa fique prejudicado na transformação da *CVFF* de uma empresa operadora para *leasing*, portanto, desde que ninguém saia prejudicado, saírei de *Cabo Verde* satisfeito.”

“Há uma promessa que diz que na transformação, como o custo de afretamento é elevado e só pode ser *cash* ou com *aval* do Estado, então está-se a espera para ver se lhes são concedidas garantias. Para se poder avançar com o afretamento há que ter garantia, ou *cash* ou *aval* do Estado. Neste sentido ou o Estado vai prestar um *aval* ou disponibilizar *cash* à concessionária talvez através de garantia bancária. Há condições de afretamento que já estão definidas, mas ainda não foram apresentadas e para assinar o contrato de afretamento as exigências de afretamento devem cumpridas.”

Para o Sr. **António Barbosa** – vogal do Júri, “...o contrato prevê, e obviamente se é um serviço público *inter-ilhas* para ser diferente do existente, ficou subjacente a ideia de que o serviço atual não é o melhor e que há que apresentar uma razão, sendo que uma das razões apresentadas é que os navios não se adequam, portanto, esses navios que vão ser utilizados, será apenas transitivamente, mas que isso é o meu entendimento. O contrato prevê a vinda de três a cinco navios e que, obviamente, esses navios não vêm de uma só vez. Em princípio, o primeiro navio deverá entrar em funcionamento em agosto, os navios da *CVFF* e os navios da *Polaris* irão continuar a operar por um período de mais ou menos dois anos, embora esses dois anos sejam um período indicador, não tem que ser fixo. Uma das razões apontadas, por exemplo no caso da *Polaris*, é que ela opera com dois navios, o *Sotavento* e o *Inter-ilhas*, sendo que, o *Sotavento* que é conhecido como o *ferry-boat* que usa meios de escadas tradicionais, usa gruas, não usa rampa para *roll-on/roll-off*. Neste sentido, tendo em conta que o porto do Maio não tem terminal *roll-on/roll-off*, obviamente que irá usar o *Sotavento*, porque o contrato fala de transporte misto, significando carga e passageiro... ficou claro, no contrato, ou nas reuniões da negociação do contrato de que o *Sotavento* iria ser usado.”

“Quanto aos navios da *Fast Ferry*, *Crioula* e *Liberdade*, não sendo possível trazer todos os navios de uma só sentada, irão ser utilizados, portanto, num prazo de dois anos. Na discussão dos contratos, o entendimento é que os navios da *CVFF* e da *Polaris* irão ser utilizados durante o período que acabei de referir, dois anos, período indicativo. Não é o facto de os navios da *CVFF* serem utilizados neste contrato, na fase inicial, que os torna adequados. Quando afirmei que os navios não são adequados ou não servem é a minha opinião, mas lá porque estão sendo utilizados não os torna adequados, sendo certo que, apenas vão ser utilizados nesta fase transitória.”

Para o SEEM, **Paulo Veiga**, “...estamos a trabalhar, conjuntamente com eles (supostamente com a nova empresa e os Armadores Nacionais) para que o pessoal que não transitar para a nova empresa que irá fazer o transporte marítimo, não fique sem os seus direitos e sem trabalho, portanto, nesse sentido, estamos a estudar as formas de como é que podemos integrá-los nos centros logísticos de que vão ser criados nas ilhas, que é a parte de rececionar as cargas e poder reencaminhar as cargas, estamos a analisar toda a forma para que tenham o mínimo de pessoas ou que não se tenha pessoas do sector a perder trabalho. Nós acreditamos, também, que após o início das operações, a empresa irá, objetivamente, necessitar de mais pessoas do que está previsto neste momento, então pensamos que essa situação ficará resolvida por esta via.”

“Os que não forem enquadrados na *Cabo Verde Inter-ilhas*, serão enquadrados nos Centros de Logística, aqui o objetivo é que ninguém perca o seu emprego, e se tiver que perder, o governo, através do contrato que assinou com os armadores, garante, não só, indemnizações, de forma legal, como reconversão para eles continuarem a trabalhar. Portanto, o objetivo aqui não é prejudicar ninguém, mas sim, fazer funcionar um setor do qual depende a nossa economia local. A equipa que já foi criada, mas vai ser publicada, portanto, sairá no *BO*, é sim a comissão de acompanhamento e já começou a acompanhar desde já, porque neste momento nós estamos com a *Cabo Verde Inter-ilhas* a discutir linhas a afinar os horários, nós temos que aprovar tudo, os funcionários, o programa de substituição de navios, o programa de formação que é uma outra área que temos défice, especialmente de navio mas também de receber as pessoas, de tratar da logística, défices que nós temos que reconhecer no setor...”

“O contrato de afretamento já foi feito, já está para 2 anos e para depois, conjuntamente com a *CVFF* e com a *CV Inter-ilhas* procurar solução para esses navios. Temos 2 anos para os colocar ou afretar em, por exemplo, devem servir muito bem na *Guiné Bissau*, os rios da *Guiné Bissau*, transportar pessoas de um lado para outro e há outros países que já identificamos e estamos a desenvolver essas conversas, ainda não há nada definitivo, mas para ver a solução onde colocarmos esses navios, porque não se adequam ao que nós precisamos e são navios de custos elevados de operação exatamente por não terem camarotes para a tripulação poder descansar e outras questões.”

“O *leasing*, sempre foi uma opção, ninguém diz compra, diz tem que ter os barcos, porque há várias formas de compra, mas só para que também fique claro, o primeiro barco em princípio vai ser comprado e vai ser novo, não vai ter 15 anos, vai ser novo.”

“A empresa mostrou capacidade financeira para isto, mostrou capacidade técnica para isto e como eu disse vão apresentar um plano de substituição das 5 embarcações, mas nós estamos a avaliar, se não vão ser necessários 6 barcos, ao invés de 5, porque o mercado, de 2017 para aqui, evoluiu e pode ser necessários mais embarcações, para se cumprir com o que nós almejamos, portanto o contrato foi assinado, já foi publicado, portanto pode-se analisa-lo, ver as linhas e ver que o

que propuseram não foi aceite. Portanto, aqui estávamos na fase final do concurso, eles é que passaram, houve negociações, para se cumprir e cumpriu-se tudo o que está no caderno de encargos, se não, não assinávamos o contrato...i

Para o ME, **José Gonçalves** “O caderno de encargos não diz que tem que ser aquisição ou afretamento não, é silencioso quanto a modalidade. Fala de solução, fala de regularidade, de condições que se tem de apresentar. A modalidade se é por afretamento ou por aquisição o caderno de encargos não faz essa obrigação porque se tivesse feito, estaria e tinha que ser cumprido.”

“...efetivamente a mudança da frota, a sua modernização é um dos princípios basilares do caderno de encargos... é, por isso mesmo, que há critérios de idade da frota e condições de operação, dimensões, capacidade e tudo mais, isto, portanto, é uma condição sine qua non para se ter uma concessão a operar. A concessionária vai trabalhar com os atuais navios no sentido de que, como podem imaginar, nós estamos a falar de embarcações com o máximo de 15 anos. Normalmente, a vida útil das embarcações ronda 30 anos, depois disso, realmente, já têm que ir para outros destinos onde são menos exigentes. Nós, esses têm meia vida digamos, 15 anos, ainda são barcos em boas condições e se são bem mantidos, então ainda podem dar longos anos de trabalho. Nós começamos com os barcos atuais porque encontrar barcos com as dimensões que nós pretendemos, com essas condições, não se encontra um, assim, no mercado fácil, é nesse sentido que até demos um prazo para se poder renovar a frota e vamos trabalhar com o que temos, ou seja, os nossos barcos, quando falamos de os catamarãs não serem adequados e não é o caso de, por exemplo, do Praia d’Aguada. Praia d’Aguada, a única limitação que tem, neste sentido, é que não tem roll-on roll-off, é uma das condições exigidas, também, não é adequado por aquilo que é a exigência do caderno de encargos, mas também pela sua idade. Mas esses barcos servem e funcionam e é, por isso mesmo, que temos um período de dois anos até para a renovação da frota.”

“Uma das questões fundamentais também é que a própria infraestrutura roll-on roll-off na ilha do Maio, ainda não existe e, portanto, o circuito de roll-on roll-off não pode ser completo antes de estar essas infraestruturas no Maio a operar. É, por isso mesmo, que nós temos essa previsão de dois anos. Mas os barcos que operam têm de operar no sentido, hoje têm de ter certificação, inspeções e têm que estar em condições que garantam em termos de tudo que é segurança, não são barcos com que vamos construir o futuro de 20 anos, logicamente, nesse sentido que não são adequados para esse efeito, mas são barcos que têm servido e podem servir durante um período de transição, enquanto entre, portanto, a renovação da frota.”

“Quando falamos na embarcação adequada é nesse sentido que visionando uma solução adequada não são as nossas aspirações nem é isso que está no caderno de encargos. Agora numa fase de transição tendo a realidade das coisas, mesmo se tiver que construir barcos novos, por exemplo, leva tempo... As vezes e se tiver que desenhar barcos então ainda pior, Praia d’Aguada levou muito tempo porque é um barco que foi desenhado, concebido para Cabo Verde... é por isso mesmo que há este período de transição, de dois anos e esses barcos que nós temos são funcionais e vamos ter toda garantia de certificação para poderem operar durante este período intercalar.”

“Sabemos que um dos grandes handicaps que nós temos é o facto de serem barcos antigos e podem, de um momento para outro, precisar de reparações constantes, tem sido o caso. Nós temos agora, por exemplo, o Sotavento que estava a prestar um bom serviço Praia/ Maio de uma forma regular, três vezes por semana mas, enfim, teve uma avaria que está a levar muito tempo que nós estamos todos os dias a insistir com o armador para ver se até meados do mês de agosto esteja a operar. Faz falta naquilo que é servir, portanto.”

“A questão das indemnizações dentro daquilo que é todo o reequacionamento da mão-de-obra, na procura da eficiência, essas fazem parte do processo, faz parte do processo ajustar de melhor medida possível, mas vamos criar negócios, negócios que hoje, neste momento, não existem e que vão absorver essa mão-de-obra. Por exemplo, tudo aquilo que é logística, porque, cada porto onde opera o roll-on roll-off, vai ter que ter um centro logístico e esse centro logístico vai trabalhar com pessoas...aqueles que estão mais próximos, em termos de experiência e competência, vão integrar todos os novos centros logísticos que vamos ter em todo o país.”

“Daí que acho que o custo, toda reestruturação e reforma têm custos, é um custo suportável, é um custo dentro daquilo que é razoável para se poder ter uma solução mais eficiente e o que se pretende aqui é uma solução...que vai garantir a sustentabilidade económica e procurar e criar muito mais emprego que a situação que temos atualmente porque cada centro logístico e nós estamos a ver a logística não só no aspeto portuário, mas a logística hoje no aspeto de toda a sua cadeia de valor no sentido de mobilidade, de escoamento de bens e produtos, cadeia de valor... Eu creio que vamos falar de não ter suficiente pessoal qualificado e pessoal preparado esse vai ser o nosso desafio encontrar pessoas, sobretudo, nas áreas do mar.”

Para o VPM e MF, **Olavo Correia**, “...nenhum trabalhador vai ficar prejudicado é uma questão de honra, o Governo e, eu mesmo, enquanto Ministro das Finanças não permito que nenhum trabalhador fique prejudicado nesta operação, ou vão para a nova operação como empregados, salvaguardando os direitos adquiridos todos ou, por alguma

razão ou outra, não querendo entrar nessa operação serão indemnizados nos termos da lei e respeitando a lei em toda a sua plenitude. Portanto, nenhum trabalhador vai ficar prejudicado. O Governo da República existe para cuidar das pessoas não é para maltratar as pessoas, não é para prejudicar as pessoas. Eu não faço nada, nem meu Governo, para prejudicar as pessoas, é para criar novas oportunidades para as pessoas. Eu não posso fazer uma concessão única para depois deixar não sei quantos cabo-verdianos no desemprego e em situações de necessidade difícil, não posso fazer isso. Tudo que estiver ao meu alcance, nos termos da lei, faço para que nenhum trabalhador do setor fique prejudicado e nós temos aqui ofertas montadas quer nos transportes no setor da logística para acomodar todos os trabalhadores e aqueles que, por uma razão ou outra, decidirem não entrar nesse novo barco, permitam a expressão, serão indemnizados nos termos da lei como a lei manda. Portanto, palavra de honra, ninguém vai ficar prejudicado, nem os investidores vão ficar prejudicados nisso. Essa é uma situação em que todos vão ganhar e queremos também que todos contribuam para que tenhamos sucesso em relação a essa operação.”

“...está nos contratos que os mesmos (referindo-se aos barcos) podem ser colocados no mercado em regime de leasing, de compra e os contratos são claros em relação à renúncia do contrato que o Estado pode fazer, não queremos que isto aconteça, queremos é criar as condições para que os privados nacionais e estrangeiros tenham sucesso na operação. ...as opções de compra e de leasing são operações financeiras, e ninguém vai fazer um leasing se não der as garantias necessárias e não estamos a falar de um barco estamos a falar de quatro ou cinco barcos. ... e o grande problema das empresas cabo-verdianas, que nós temos que reconhecer, não é apenas a questão da gestão marítima, é a falta de capital.

“Mesmo que for leasing tem de dar as garantias tem de assumir o risco da operação e eu sei pelas minhas funções, eu lido todos os dias com essas entidades. M

## VI - CONCLUSÕES

Analizados todos os documentos que foram facultados e os relatos ocorridos durante as audições, no âmbito desta CPI, concluiu-se que:

1 - Os sucessivos Governos da República consideram a edificação de um sistema regular do transporte marítimo inter-ilhas um imperativo para o desenvolvimento do País, não só, pela sua condição insular, mas também, por permitir a circulação das pessoas e bens;

2 - Neste sentido, o Governo da VIII Legislatura fez aprovar a Carta de Política de Transportes que estabeleceu o desenvolvimento e a modernização das infraestruturas portuárias e a facilitação do transporte marítimo inter-ilhas, tendo desenvolvido um vasto processo de reforma do setor, suportado por estudos importantes e consistentes visando a Reestruturação do Sistema de Transporte Marítimos Inter-Ilhas e que foram determinantes, tendo em conta a necessidade e a urgência de se reformular o atual modelo de produção e o paradigma da oferta que lhe está subjacente.

3 - Os Estudos previram várias formas de organização do transporte marítimo inter-ilhas, que tinha como pressupostos fundamentais a criação de uma ou mais Concessões e o reconhecimento explícito do interesse público do setor, de que decorria diretamente a aplicação dos princípios do “serviço público obrigatório” e do pagamento de indemnizações compensatórias a assumir pelo Estado, enquanto Concedente para repôr o equilíbrio económico e financeiro da Concessão ou das Concessões, sempre que necessário;

4 - O Governo da VIII Legislatura, nesta sequência, assumiu e optou por um cenário que propunha a exploração das várias rotas através de um Regime de Duopólio de Mercado com a criação de 2 (duas) Concessões, A e B. A Concessão A, continuaria com a Cabo Verde Fast Ferry e para a Concessão B, os restantes Armadores Nacionais uniram-se e criaram a Empresa TMCV- Transportes Marítimos de Cabo Verde, cenário que já tinha sido negociado e acordado entre o Governo e os Armadores Nacionais;

5 - Para garantir a sustentabilidade das Concessões, foi criado o Fundo Autónomo do Desenvolvimento do Transporte Marítimo Inter-ilhas, (FADTMI) através da Resolução do Conselho de Ministros nº 4/2015, de 11 de fevereiro, precisamente, para apoiar o desenvolvimento do transporte marítimo, financiando o processo na modernização da frota dos armadores nacionais operando nas Concessões atribuídas e, naquilo que remanescesse, providenciando os fundos necessários para suportar o pagamento das indemnizações compensatórias, se e quando reclamadas pelos Concessionários e aprovadas superiormente pelo Concedente. O Fundo não entrou em funcionamento;

6 - Para além da criação do Fundo, o Governo aprovou, através do DL nº 16/2015, de 10 de março, as Bases da Concessão da Exploração do Serviço Público de Transporte Marítimo Inter-ilhas;

7 - O Governo da IX Legislatura reviu os estudos referidos no ponto 3 e optou por uma das formas de organização do transporte marítimo inter-ilhas, apontadas - concessão Única - atribuída, através de concurso internacional;

8 - Com base nesta decisão política, o Governo, através da UASE – Unidade de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, lançou, a 30 de janeiro de 2018, o Concurso Público Internacional, por Previa Qualificação, através do qual pretendia selecionar um parceiro estratégico,

com comprovada capacidade financeira, *know-how* e experiência neste ramo de atividades, para, em regime de exclusividade, fazer a Gestão e Exploração do Serviço Público de Transporte Marítimo;

9 - O Júri entendeu que, na primeira fase, ou seja, a prévia qualificação, o procedimento exigido às empresas concorrentes, era apenas a manifestação de interesse, tendo em conta o estipulado no anúncio/convite;

10 - Os membros do Júri foram unânimes em considerar que o CCP é omissivo quanto ao "timing" de apresentação dos documentos, designadamente, o Programa de Concurso e o Caderno de Encargos;

11 - Ainda neste quesito, a opinião de alguns Armadores é que a falta dessas informações mais detalhadas na prévia qualificação, gerou dúvidas de interpretação e de entendimento dos conceitos, tendo perturbado, por isso, a constituição dos processos de candidatura;

12 - Nomeadamente, as terminologias usadas a nível do Anúncio de Concurso e do Programa *...ter capacidade para afetar à concessão uma frota de cinco navios ROPAX...i* e a nível do Caderno de Encargos *...ter frota própria que árvore exclusivamente a bandeira cabo-verdiana*, entendidas, erradamente, como aquisição/compra de navios, criaram entraves aos Armadores nacionais;

13 - Para a fase de prévia qualificação, foram admitidas 6 candidaturas, Polaris, CV Line, Palm Shipping Lines, Transinsular, West Africa Shipping Line e Cabo Verde Fast Ferry (CVFF). Dessas 6, foram excluídas, as candidaturas da Polaris, da Palm Shipping Lines e da CVFF, com base no requisito da capacidade financeira;

14 - Para a 2ª fase, ou seja, a fase do concurso, propriamente dito, as Empresas CV Line e West Africa Shipping Line não apresentaram propostas, tendo o Júri avaliado uma única proposta, da Transinsular;

15 - A grelha de critérios da avaliação do concurso estabelecia um conjunto de critérios de exclusão, quais sejam, a não apresentação do estudo de viabilidade económica e financeira e a idade média de navios superior a 15 (quinze) anos. Para os restantes critérios foram atribuídas pontuações de acordo com o seu grau de importância no processo;

16 - A proposta da transinsular tinha, por base, a afetação de 03 navios para a prestação do serviço público de transporte marítimo nacional, e não 05 como previsto no Programa de Concurso. Por não ter cumprido esse requisito e não sendo um critério de exclusão, o júri atribuiu-lhe a pontuação zero nesse item;

17 - Em relação à idade dos navios a serem afetados à prestação do serviço, a proposta foi omissa, tendo o Júri interpretado a não referência, como aceitação dos critérios definidos no Programa de concurso;

18 - Ao abrigo do disposto no nº1 do artigo 102º CCP, segundo o qual, após o início do procedimento a entidade adjudicante está constituída no dever de tomar a decisão de adjudicação, salvo as exceções previstas nos números seguintes, não aplicáveis ao caso, no exercício das suas competências, o Júri, chamou a concorrente para saber se estaria disponível a aceitar as exigências do Programa do Concurso e Caderno de Encargos. Perante o Júri, a concorrente não só aceitou cumprir as exigências do Caderno de Encargos, como apresentou uma declaração nesse sentido, pelo que, o Júri decidiu pela continuidade do procedimento;

19 - Apesar de ter afirmado perante o Júri o seu compromisso de cumprir os requisitos do Caderno de Encargos, e mesmo depois de assinar o contrato de concessão com esses requisitos, a Transinsular declarou à Comissão Parlamentar de inquérito que pretendia operar a concessão com o afretamento dos 05 navios existentes no país pertencentes à Cabo Verde Fast Ferry e à Polaris, durante o período considerado de transição de 02 anos, que veio a concretizar-se. Desses cinco navios, só dois, pertencentes à Cabo Verde Fast Ferry, cumprem os requisitos do Caderno de Encargos;

20 - A transinsular ganhou o concurso. Foi-lhe adjudicada a concessão, através de contrato de concessão assinado entre o Estado e a concorrente vencedora em 15 de fevereiro de 2019. No âmbito do contrato de Concessão, ficou estabelecido a possibilidade do Serviço Público do Transporte Marítimo nacional, viesse a ser prestado por uma terceira entidade com a participação de armadores nacionais.

21 - Assim, após a celebração do contrato referido supra, o Estado de Cabo Verde, para dar satisfação à armação nacional, negociou com êxito com a Concessionária, a constituição de uma Empresa nacional, integrada por armadores nacionais com uma participação de 49% do capital social e a Concessionária com a restante quota de 51% do capital social;

22 - Em 29 de março de 2019, foi assinado entre a Concessionária e 10 (dez) armadores nacionais o Acordo para a Constituição da CV Interilhas S.A, que assumiu a prestação do serviço público de transporte marítimo nacional desde 15 de agosto de 2019;

23 - Após o início das operações em 15 de agosto de 2019, o Estado de Cabo Verde veio a prestar um Aval à CV Interilhas S.A, e assim facilitar a aquisição de um empréstimo bancário, não para aquisição de navios, mas sim, para criar as condições necessárias ao arranque do seu funcionamento, dentro dos valores previstos no Orçamento de Estado para a eventual indemnização compensatória a ser paga pelo Estado.

## VII - RESULTADOS DA VOTAÇÃO

As propostas de conclusões do presente Relatório foram analisadas e debatidas pela CPI, tendo sido aprovadas com os votos favoráveis dos Senhores Deputados do MPD, João da Luz Gomes, Luís Carlos dos Santos Silva, Armindo João da Luz, Francisco, Marcelino Correia, Lúcia Maria Mendes Gonçalves dos Passos e Carlos Alberto Gonçalves Lopes, e com os votos contra dos Senhores Deputados do PAICV, Manuel Inocêncio Sousa, João Baptista Correia Pereira, Julião Correia Varela e Vera Helena Pires Almeida da Cruz.

## VIII - DECLARAÇÕES DE VOTO

### Declaração de Voto dos Deputados do PAICV

Os Deputados do PAICV, membros da CPI, votaram contra as conclusões do Relatório, porque, estribados numa análise objetiva e profunda das audições e da vasta documentação fornecida à CPI, entenderam que daquilo que resulta dessas audições e da prova documental, as únicas conclusões passíveis de serem extraídas são as seguintes:

1 - Os sucessivos Governos da República consideram a edificação de um sistema regular do transporte marítimo inter-ilhas um imperativo para o desenvolvimento do País, não só, pela sua condição insular, mas também, por permitir a circulação das pessoas e bens;

2 - Neste sentido, o Governo da VIII Legislatura fez aprovar a Carta de Política de Transportes que estabeleceu o desenvolvimento e a modernização das infraestruturas portuárias e a facilitação do transporte marítimo inter-ilhas, tendo desenvolvido um vasto processo de reforma do sector, suportado por estudos importantes e consistentes visando a Reestruturação do Sistema de Transporte Marítimos Inter-Ilhas e que foram determinantes, tendo em conta a necessidade e a urgência de se reformular o atual modelo de produção e o paradigma da oferta que lhe está subjacente;

3 - Os Estudos previram várias formas de organização do transporte marítimo inter-ilhas, que tinha como pressupostos fundamentais a criação de uma ou mais Concessões e o reconhecimento explícito do interesse público do setor, de que decorria diretamente a aplicação dos princípios do "serviço público obrigatório" e do pagamento de indemnizações compensatórias a assumir pelo Estado, enquanto Concedente, para repor o equilíbrio económico e financeiro da Concessão ou das Concessões, sempre que necessário;

4 - O Governo da VIII Legislatura, nesta sequência, assumiu e optou por um cenário que propunha a exploração das várias rotas através de um Regime de Duopólio de Mercado com a criação de 2 (duas) Concessões, A e B. A Concessão A, para as linhas de Sotavento, continuaria com a Cabo Verde Fast Ferry e para a Concessão B, os restantes Armadores Nacionais uniram-se e criaram a Empresa TMCV- Transportes Marítimos de Cabo Verde, para as ilhas de Barlavento, cenário que já tinha sido negociado e acordado entre o Governo e os Armadores Nacionais;

5 - Para garantir a sustentabilidade das Concessões, foi criado o Fundo Autónomo do Desenvolvimento do Transporte Marítimo Inter-ilhas, (FADTMI) através da Resolução do Conselho de Ministros nº 4/2015, de 11 de fevereiro, precisamente, para apoiar o desenvolvimento do transporte marítimo, financiando o processo na modernização da frota dos armadores nacionais operando nas Concessões atribuídas e, naquilo que remanescesse, providenciando os fundos necessários para suportar o pagamento das indemnizações compensatórias, se e quando reclamadas pelos Concessionários e aprovadas superiormente pelo Concedente;

6 - Para além da criação do Fundo, o Governo aprovou, através do DL nº 16/2015, de 10 de março, as Bases da Concessão da Exploração do Serviço Público de Transporte Marítimo Inter-ilhas;

7 - Se o Governo desta IX Legislatura tivesse continuado o processo já negociado com os Armadores Nacionais, a Concessão poderia ter sido implementada já no ano de 2016. No entanto, o Governo decidiu adotar um modelo diferente, de uma única Concessão, atribuída através de concurso internacional;

8 - Com base nesta decisão política, o Governo, através da UASE – Unidade de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado, lançou, a 30 de janeiro de 2018, o Concurso Público Internacional, por Prévia Qualificação, através do qual pretendia selecionar um parceiro estratégico, com comprovada capacidade financeira, *know-how* e experiência neste ramo de atividades, para, em regime de exclusividade, fazer a Gestão e Exploração do Serviço Público de Transporte Marítimo;

9 - Com violação do artigo 40º do Código de Contratação Pública, da fase de apresentação de manifestação de interesse, ou seja, de prévia qualificação, não constaram todos os documentos do procedimento, nomeadamente o Programa do Concurso e o Caderno de Encargos, o que impediu que os concorrentes tivessem todas as informações necessárias para as fases seguintes; não foram definidos os critérios de avaliação da capacidade económica e financeira das candidaturas, nem a respetiva pontuação;

10 - Os membros do Júri justificaram essa falha com lacunas encontradas no Código de Contratação Pública, lacunas essas que a unanimidade dos membros da ARAP desvalorizou, entendendo que o articulado do CCP, nesta matéria, é claro;

11 - Ainda neste quesito, a opinião dos governantes com responsabilidade na matéria e no processo, entretanto, diverge, enquanto que os Armadores Nacionais dizem, claramente, que a falta dessas informações mais detalhadas gerou dúvidas de interpretação e de entendimento dos conceitos, tendo perturbado, por isso, a constituição dos processos de candidatura, sendo que muitos deles desembocaram na eliminação dos mesmos;

12 - Nomeadamente, as terminologias usadas a nível do Anúncio de Concurso e do Programa *...ter capacidade para afetar à concessão uma frota de cinco navios ROPAX...i* e a nível do Caderno de Encargos *...ter frota própria que arvore exclusivamente a bandeira cabo-verdiana*, entendidas como aquisição/compra de navios, criaram fortes entraves aos Armadores nacionais;

13 - Para a fase de prévia qualificação, foram admitidas 6 candidaturas, Polaris, CV Line, Palm Shipping Lines, Transinsular, West Africa Shipping Line e Cabo Verde Fast Ferry (CVFF). Dessas 6, foram excluídas, as candidaturas da Polaris, da Palm Shipping Lines e da CVFF, com base no requisito da capacidade financeira;

14 - Para a 2ª fase, ou seja, a fase do concurso, propriamente dito, as Empresas CV Line e West Africa Shipping Line não apresentaram propostas, tendo o Júri avaliado uma única proposta, da Transinsular;

15 - A grelha de critérios da avaliação do concurso estabelecia um conjunto de critérios de exclusão, quais sejam, a não apresentação do estudo de viabilidade económica e financeira e a idade média de navios superior a 15 (quinze) anos. Para os restantes critérios foram atribuídas pontuações de acordo com o seu grau de importância no processo;

16 - Com base nesses critérios de exclusão, a proposta da Transinsular deveria ser excluída, nos termos da disposição nº 25.2 do Programa do Concurso e das alíneas i) e j) do artigo 98º do Código de Contratação Pública, por não ter cumprido com o requisito da idade dos navios na sua proposta;

17 - Para além de não ter cumprido com este que era um fator de exclusão, não cumpriu com outras cláusulas do Caderno de Encargos, nomeadamente:

- não apresentou o Plano de Investimentos previsto no Caderno de Encargos, ficando claro que não ia adquirir navios novos;
- propôs afetar 3 navios afretados à concessão, quando o Caderno de Encargos exigia 5 (cinco) adquiridos;
- apresentou um plano de exploração diferente do Programa de Concurso, com menos rotas e menos frequências;

Tudo isso em claro incumprimento do artigo 20 do Programa de Concurso que estabelece a não admissão de propostas variantes no procedimento;

18 - O Júri, entretanto, decidiu não excluir a proposta da Transinsular e, conseqüentemente, cancelar o concurso. Ultrapassando as suas competências, enquanto Júri, decidiu chamar a Transinsular para negociar, tendo-lhe solicitado a reformulação da sua proposta, agora, cumprindo todos os requisitos do Caderno de Encargos;

19 - Este facto constitui uma irregularidade grave no processo de concurso. Confrontados com as deficiências e as irregularidades no processo, os membros do Governo e, mesmo membros do Júri

contrapuseram que o processo foi seguido e validado, em todas as suas fases, pela ARAP. Contudo, os auditados membros da ARAP rejeitaram esta afirmação, dizendo que a Reguladora não podia, nem devia intervir nas fases seguintes do processo e que só interveio no julgamento das reclamações apresentadas pelos concorrentes, durante a 1ª fase;

20 - Apesar de ter afirmado perante o Júri o seu compromisso de cumprir os requisitos do Caderno de Encargos, e mesmo depois de assinar o contrato de concessão com esses requisitos, a Transinsular declarou à Comissão Parlamentar de inquérito que pretendia operar a concessão com o afretamento dos 05 navios existentes no país pertencentes à Cabo Verde Fast Ferry e à Polaris, o que veio a concretizar-se. Desses cinco navios, só dois, pertencentes à Cabo Verde Fast Ferry, cumprem os requisitos do Caderno de Encargos;

21 - O Caderno de Encargos indica que os navios a afetar à concessão devem ser adquiridos pela concessionária. Na fase de pré-qualificação, um concorrente perguntou se os navios podiam ser afretados ou se tinham de ser propriedade da concessionária. No seu esclarecimento nº 1 de 15.02 de 2018, o Júri respondeu o seguinte: 1Os navios não podem ser afretados. O objetivo é garantir a continuidade da prestação do serviço público em caso de suspensão, resgate ou rescisão da concessão. Os navios devem ser adquiridos pela concessionária. Desse esclarecimento, os armadores nacionais declararam à CPI ter entendido que deveriam comprar os navios;

22 - A não exclusão da proposta da Transinsular, a aceitação do início das operações da concessão com navios afretados pela mesma aos armadores nacionais e a prestação de aval do Estado para o financiamento do início das operações da concessionária, constitui um claro favorecimento da referida empresa, em detrimento dos armadores nacionais que participaram no concurso, nomeadamente a CV Fast Ferry e a Polaris, que nessas circunstância estariam também em condições de assumir a concessão. Nesse quadro, o requisito de capacidade financeira que ditou a eliminação desses dois concorrentes revela-se injusto;

23 - Antes do concurso, os armadores nacionais tinham apresentado ao Governo uma proposta para a assunção da concessão, que correspondia praticamente às mesmas condições em que a Transinsular iniciou as operações. Essa proposta incluía um plano de renovação da frota em cinco anos, precisando para essa renovação do aval do Estado. O Governo não se mostrou disponível para avaliar a aquisição de navios pelos armadores nacionais, mas não hesitou em prestar o aval à concessionária liderada pela Transinsular;

24 - Com as condições e as garantias atribuídas à Concessão, ou seja, com o seu défice de exploração totalmente coberto e as suas contas equilibradas pelo Estado, para além do pagamento, pelo Estado, de 10% das receitas totais como remuneração da concessão, independentemente dos custos em que incorre na exploração, os armadores nacionais não teriam nenhuma dificuldade em assumir a concessão e o Estado não correria nenhum risco em prestar-lhes o aval para a renovação da frota.

Assembleia Nacional, aos 24 de janeiro de 2020. — O Presidente da CPI, *Manuel Inocêncio Sousa*.

## PARTE C

### CONSELHO DE MINISTROS

#### Resolução nº 4/2020 de 31 de janeiro

Ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 15º do Decreto-Lei n.º 24/2008, de 1 de setembro, conjugado com o n.º 1 do artigo 23.º e no artigo 33º do Decreto-lei n.º 59/2014, de 4 de novembro; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1º

#### Nomeação

É nomeado, em regime de substituição, Jeremias Pires Semedo Varela, para exercer o cargo de Diretor Executivo do Cofre-Geral de Justiça.

Artigo 2º

#### Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação e produz efeitos a partir do dia 17 de dezembro de 2019.

Aprovada em Conselho de Ministros, aos 16 de janeiro de 2020. — O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*

### CHEFIA DO GOVERNO

#### Secretaria Geral

**Extrato do despacho conjunto nº 156/2020** — De S. Exª o Primeiro Ministro e o Presidente da CCISS:

De 28 janeiro de 2020:

Nos termos do disposto no artigo 14º do Decreto-Lei nº 54/2009, de 7 dezembro, é acordado a prorrogação da cedência especial da funçãoária Libéria das Dores Antunes Brito, para, exercer as funções no departamento de Desenvolvimento Empresarial da CCISS mediante o acordo mútuo.

O presente acordo tem início em 1 de agosto de 2019, tem a duração de um (1) ano, contados a partir da data de entrada em vigor do presente despacho.

O presente despacho entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Direção dos Recursos Humanos da Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão da Chefia do Governo, na Praia, aos 28 de janeiro de 2020. — A Diretora Geral, *Denise Fortes Nascimento*

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

### Direção Nacional da Administração Pública

**Extrato do despacho nº 157/2020** — De S. Ex.<sup>a</sup> o Director Nacional da Administração Pública, por sub-delegação de competências da Secretária de Estado Adjunta para a Modernização Administrativa, através do Despacho nº 39/2018, de 16 de julho.

De 12 de novembro de 2019:

Evaristo Lopes Correia, Condutor auto pesado do quadro de pessoal do Câmara Municipal da Praia, aposentado, nos termos do nº 1 do artigo 5º do Estatuto de Aposentação e da Pensão de Sobrevivência (EAPS), aprovado pela Lei nº 61/III/89, de 30 de dezembro, com direito à pensão anual de 449 244\$00 (quatrocentos e quarenta e nove mil duzentos e quarenta e quatro escudos), sujeita à retificação, calculada em conformidade com o artigo 37º do EAPS, correspondente a 34 anos de serviço prestado ao Estado, incluindo os aumentos legais.

Esta pensão será dividida proporcionalmente da seguinte forma:

Orçamento do Estado.....237 840\$00

Por despacho de 24 de junho de 2019 do Director Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério das Finanças, foi deferido o pedido de pagamento de quotas em atraso para compensação de aposentação, referente ao período de 18 anos, 1 mês.

O montante em dívida no valor de 186 048\$00 (cento e oitenta e seis mil e quarenta e oito escudos), será amortizado em 270 prestações mensais e consecutivas no valor de 912\$00.

A despesa tem cabimento no Capítulo, 35.20, Divisão 04, Código 02.07.01.01.01 do orçamento vigente.

Orçamento da CMP.....211 404\$00

É revisto o despacho nº 312 de 15 de outubro de 2013, publicado no B.O II série nº 58 de 9 de dezembro de 2013.

A despesa tem cabimento na rubrica 03.13.30, pensão de aposentação do orçamento vigente.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 9 de janeiro de 2020)

Direção Nacional da Administração Pública do Ministério das Finanças, na Praia, aos 23 de janeiro de 2020. — O Director Nacional, *Mafaldo de Carvalho*

**Extrato do despacho nº 158/2020** — De S. Ex.<sup>a</sup> o Director Nacional da Administração Pública, por sub-delegação de competências da Secretária de Estado Adjunta para a Modernização Administrativa, através do Despacho nº 39/2018, de 16 de julho.

De 19 de novembro de 2019:

Filomena Henriqueta Silva Ramos, Apoio Operacional nível II do quadro de pessoal da Câmara Municipal do Sal, aposentado nos termos do nº 3 do artigo 5º do Estatuto de Aposentação e da Pensão de Sobrevivência (EAPS), aprovado pela Lei nº 61/III/89, de 30 de dezembro, conjugado com o artigo 8º do Decreto-Lei nº 5/2019, de 11 de janeiro, que define as normas e os procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para o ano económico de 2019, com direito à pensão provisória anual de 377 256\$00 (trezentos e setenta e sete mil duzentos e cinquenta e seis escudos), sujeita à retificação, calculada em conformidade com o artigo 37º do EAPS, correspondente a 31 anos, 1 mês e 4 dias de serviço prestado ao Estado, incluindo os aumentos legais.

Por despacho de 08 de julho de 2019 do Presidente da Câmara Municipal, foi deferido o pedido de pagamento de quotas em atraso para compensação de aposentação, referente ao período de 17 anos, 6 meses e 29 dias.

O montante em dívida no valor de 450 766\$00 (quatrocentos e cinquenta mil setecentos e sessenta e seis escudos), poderá ser amortizado em 120 prestações mensais e consecutivas, sendo a primeira de 2 018\$00 e as restantes de 2 087\$00.

Esta cabimentação vai ser efetuada na rubrica 02.07.01.01.01, pensão de aposentação.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 23 de dezembro de 2019)

Direção Nacional da Administração Pública do Ministério das Finanças, na Praia, aos 24 de janeiro de 2020. — O Director Nacional, *Mafaldo de Carvalho*

**Extrato do despacho nº 159/2020** — De S. Ex.<sup>a</sup> o Director Nacional da Administração Pública, por sub-delegação de competências da Secretária de Estado Adjunta para a Modernização Administrativa, através do Despacho nº 39/2018, de 16 de julho.

De 27 de novembro de 2019:

Carlos Alberto Wahnnon de Carvalho Veiga, ex-deputado da Nação do quadro de pessoal da Assembleia Nacional, que exercia em comissão de serviço as funções de Vice-Presidente da Assembleia Nacional, aposentado nos termos da alínea b) do nº 2 do artigo 5º do Estatuto de Aposentação e da Pensão de Sobrevivência (EAPS), aprovado pela Lei nº 61/III/89, de 30 de dezembro, com direito a pensão anual de 1 512 996\$00 (um milhão quinhentos e doze mil novecentos e noventa e seis escudos), sujeita à retificação, calculada em conformidade com o artigo 37º do EAPS, correspondente a 29 anos e 8 meses de serviço prestado ao Estado, incluindo os aumentos legais.

A despesa tem cabimento no Capítulo, 35.20, Divisão 04, Código 02.07.01.01.01 do orçamento vigente.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 10 de janeiro de 2019)

Direção Nacional da Administração Pública do Ministério das Finanças, na Praia, aos 23 de janeiro de 2020. — O Director Nacional, *Mafaldo de Carvalho*

**Extrato do despacho nº 160/2020** — De S. Ex.<sup>a</sup> o Director Nacional da Administração Pública, por sub-delegação de competências da Secretária de Estado Adjunta para a Modernização Administrativa, através do Despacho nº 39/2018, de 16 de julho.

De 6 de dezembro de 2019:

Vitorino Moniz Pereira Semedo, Apoio Operacional nível I, do quadro de pessoal do Ministério da Agricultura e Ambiente, aposentado, nos termos do nº 3 do artigo 5º do Estatuto de Aposentação e da Pensão de Sobrevivência (EAPS), aprovado pela Lei nº 61/III/89, de 30 de dezembro, conjugado com o artigo 8º do Decreto-Lei nº 5/2019, de 11 de janeiro, que define as normas e os procedimentos necessários à execução do Orçamento do Estado para o ano económico de 2019, com direito à pensão anual de 245.988\$00 (duzentos e quarenta e cinco mil, novecentos e oitenta e oito escudos), sujeita à retificação, calculada em conformidade com o artigo 37º do EAPS, correspondente a 32 anos, 4 meses e 4 dias de serviço prestado ao Estado, incluindo os aumentos legais.

Esta pensão será dividida proporcionalmente da seguinte forma:

Orçamento Municipal: .....43.410\$00

Por despacho de 4 de novembro de 2019 do Presidente da Câmara Municipal, foi deferido o pedido de pagamento de quotas em atraso para compensação de aposentação, referente ao período de 6 anos e 23 dias.

O montante em dívida no valor de 72 000\$00 (setenta e dois mil escudos), será amortizado em 65 prestações mensais e consecutivas, sendo a primeira de 1 108\$00 e as restantes de 1 108\$00.

A despesa tem cabimento no Capítulo, 35.20, Divisão 04, Código 02.07.01.01.01 do orçamento vigente.

Orçamento Geral do Estado: .....202.578\$00

Por despacho de 20 de setembro de 2019 do Director Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério das Finanças, foi deferido o pedido de pagamento de quotas em atraso para compensação de aposentação, referente ao período de 14 anos.

O montante em dívida no valor de 154.527\$00 (cento e cinquenta e quatro mil, quinhentos e vinte e sete escudos), será amortizado em 160 prestações mensais e consecutivas, sendo a primeira de 887\$00 e as restantes de 920\$00.

A despesa tem cabimento na rubrica 03.13.30, pensão de aposentação do orçamento vigente.

(Visado pelo Tribunal de Contas em 9 de janeiro de 2020)

Direção Nacional da Administração Pública do Ministério das Finanças, na Praia, aos 27 de janeiro de 2020. — O Director Nacional, *Mafaldo de Carvalho*

## MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA

### Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Extrato do despacho nº 8/2020** — De S. Ex<sup>a</sup> o Ministro da Economia Marítima:

De 28 de janeiro de 2020:

Enquadrado na política do Governo de atração de mais investimento, quer interno quer externo, sobretudo em projetos no setor do turismo, de modo a criar um leque diversificado de oferta de produtos e serviços turísticos, proporcionando deste modo, o aumento do fluxo de pessoas que procuram a nosso país como destino de férias, negócios ou outras finalidades.

Deste modo, considerando que o projeto se insere no âmbito das atividades que se pretende implementar no quadro do estabelecimento de projetos de referencia para impulsionar e estimular a dinâmica económica nos trechos costeiros, devidamente integrados nos planos urbanísticos locais e em concertação e promoção pelas autoridades municipais e/ou promovidos por outros promotores, publico ou privados.

Reconhecendo que empreendimento do tipo poderá desencadear impactos positivos quer a nível económico bem como social, reduzindo deste modo o flagelo de desemprego, um tema fundamental e que se enquadra nos objectivos do Governo;

Ao abrigo do disposto na alínea b) do número 3 do artigo 11º da Lei nº 44/VI/2004, de 12 de Julho, que define e estabelece o regime dos bens do domínio marítimo do Estado, o Ministro da Economia Marítima despacha o seguinte:

#### Artigo 1º (Concessão)

1 - O Concedente cede à Concessionária, CABOTEL HOTELARIA E TURISMO LDA., em regime de concessão, uma área medindo 4.872,80 m<sup>2</sup> (quatro mil oitocentos e setenta e dois vírgula oitenta metros quadrados), situada na orla marítima da zona de Ponta Sinó, Ilha do Sal, conforme se atesta da planta de localização em Anexo, a ser ocupado com um Restaurante e Bar de praia, um Club Náutico e para colocação de para-sóis e espreguiçadeiras.

2 - As construções devem observar todos os requisitos de edificação previstos nos projetos e na planta de localização.

3 - Qualquer outro uso ou ocupação que a Concessionária pretenda dar as áreas concedidas carece de autorização prévia e escrita do Concedente e só se efetivará com a salvaguarda do interesse público e do interesse geral e dos princípios por que regem os bens de domínio público marítimo, nos termos da Constituição e da Lei.

#### Artigo 2º (Contrapartida)

1- Pela ocupação e uso do terreno, a concessionária fica obrigada a pagar uma contrapartida financeira, anual, nos termos do contrato de concessão.

2- A contrapartida financeira referida no número anterior será destinada ao Fundo Autónomo de Desenvolvimento e Segurança do Transporte Marítimo (FADSTM).

#### Artigo 3º

#### (Duração)

A presente concessão tem a duração de 9 (nove) anos, contados a partir da assinatura do contrato.

#### Artigo 4º

#### (Autorização)

É autorizado a Direção Geral de Planeamento, Orçamento e Gestão (DGPOG) para, em nome do Ministério da Economia Marítima, celebrar o contrato de concessão referido no art.1º.

#### Artigo 5º

#### (Regime aplicável)

O contrato de concessão rege-se-á, pela Lei nº 44/VI/2004, de 12 de julho, que define o regime dos bens de domínio público marítimo.

#### Artigo 6º

#### (Entrada em vigor)

O presente Despacho entra em vigor no dia seguinte, após a sua publicação

Direção Geral do Planeamento Orçamento e Gestão, no Mindelo, aos 29 de janeiro de 2020. — A Diretora Geral, *Helena Luz*.

—o§o—

## MINISTÉRIO DA SAÚDE E DA SEGURANÇA SOCIAL

### Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

**Extrato do despacho nº 161/2020** — De S. Ex<sup>a</sup> o Ministro da Saúde e da Segurança Social:

De 27 de maio de 2019:

Izidro Amândio Monteiro dos Reis Borges, Médico Graduado, pertencente ao quadro da Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Saúde e da Segurança Social a desempenhar as suas funções no Hospital Dr. Agostinho Neto, é colocado em Comissão Eventual de Serviço, por um período de 3 (três) anos, para realização do Internato Complementar na Área Profissional Médica de Cardiologia Pediátrica no Centro Hospitalar Universitário de Coimbra, Portugal, ao abrigo do disposto no artigo 16º e seguintes do Decreto Lei nº 34/2015, de 04 de junho, com efeito a partir de 17 de fevereiro de 2020.

Autorização homologada por Sua Ex<sup>a</sup> a Senhora Secretária de Estado Adjunto para a Modernização Administrativa, na data de 23 de julho de 2019, no uso da competência delegada por Sua Ex<sup>a</sup> o Ministro das Finanças.

Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Saúde e da Segurança Social, na Praia, aos 27 de janeiro de 2020. — A Directora Geral, *Serafina Alves*

## PARTE E

### ORDEM DOS MÉDICOS VETERINÁRIOS DE CABO VERDE - OMVCV

#### Conselho Diretivo

Deliberação nº 1/CD/2020

#### Eleição dos novos órgãos sociais da Ordem dos Médicos Veterinários de Cabo Verde

A Ordem dos Médicos Veterinários de Cabo Verde (OMVCV), cujo estatuto foi publicado no *Boletim Oficial* 1ª série nº 19 de 22 de março de 2016, através da Lei nº 115/VIII/2016, é uma associação pública

independente dos órgãos do Estado, dos partidos políticos, das associações patronais, das confissões religiosas, bem como de qualquer outras entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, sendo livre e autónoma no âmbito da suas atribuições.

Afim de permitir a participação real dos médicos veterinários inscritos a OMVCV, organiza-se, a nível nacional e regional, através da constituição de Órgãos Estatutários, eleitos em assembleia, e com um mandato de 3 anos.

Assim, decorrente da 2º eleição, realizada a 12 de outubro de 2019, no decurso da 3ª assembleia geral da OMVCV (3ª sessão ordinária), que contou com a participação de 16 veterinários, foram eleitos os novos órgãos estatutários, tendo sido aprovada por unanimidade.

No âmbito do sumário acima exposto, é apresentado a lista dos nomes dos veterinários que fazem parte e constituem os novos órgãos estatutários da OMVCV:

*Ao abrigo do artigo 1º e 2º, Lei nº 115/VIII/2016, de 22 de março, aprova a criação e o estatuto da Ordem dos Médicos Veterinários de Cabo Verde. A Assembleia Geral, na sua 3ª sessão ordinária, realizada no dia 12 de outubro de 2019, elegeu os novos órgãos estatutários como previsto no artigo 23º, Lei nº 115/VIII/2016:*

#### Assembleia Geral:

- Presidente: Janice Gonçalves
- Vice-Presidente: César Tiago Fortes
- Secretária: Maria Imaculada Conceição
- Conselho Diretivo:
- Bastonário: Edson Santos
- Vice-Presidente: João Lopes da Silva
- Secretário: Margarida Correia
- Tesoureiro: Analina Olende
- Vogal: Guilherme Oliveira

#### Conselho Profissional e Deontológico:

- Presidente: João Santos
- Vice-Presidente: Fátima Santos
- Secretário: Vivieni Gonçalves
- Salvador Mascarenhas
- Sara Máximo
- Hugo Santos

#### Conselho Fiscal:

- Presidente: Afonso Semedo
- Vice-Presidente: José Luís Barros
- Secretário: Paulo Ferreira Santos

#### Conselho Regional do Norte: Nídia Araújo

#### Conselho Regional do Sul: Andria Sandy

Pelo Conselho Diretivo. — O Bastonário, *Edson Santos*



## INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS E MINISTÉRIO DA ECONOMIA MARÍTIMA

### Extrato da deliberação 1 - Acta nº 01/2019

#### Reunião do Conselho Diretivo de 25 de abril de 2019

Destinatários: Tutela, Membros do CD, Membros do Conselho Consultivo e Colaboradores do IPIAAM

Pelo presente extrato dá-se conhecimento, para os devidos efeitos aos Exmos. Senhores destinatários do conteúdo da deliberação nº 05/CD-IPIAAM/2019, saída da Reunião Ordinária do dia 25 de abril de 2019.

“Considerando o disposto na alínea c) do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro, que aprova os Estatutos do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos – IPIAAM, e enumera os seus órgãos, designadamente o Conselho Consultivo; e

Tendo em conta o previsto nos artigos 23.º, 24.º e 25.º do supracitado Decreto-Lei;

Por determinação da alínea h) do artigo 52º do Decreto-Lei n.º 9/2013, de 26 de fevereiro, que estabelece os princípios, regras e critérios de organização e estruturação e desenvolvimento profissional dos funcionários da Administração Pública em regime de Carreiras e de emprego.

Ouvido os membros do Conselho Consultivo do IPIAAM, foi deliberada pelo Conselho Diretivo aos 25 de abril de 2019, a fixação do valor de 8.000\$00 (oito mil escudos) referente a senha de presença dos membros do Conselho Consultivo do IPIAAM.

A deliberação foi aprovada por unanimidade e está conforme consta da Acta nº 01/2019, da Reunião Ordinária do CD do IPIAAM, de 25 de abril de 2019.

A presente Deliberação entra em vigor a partir da data da sua publicação e produz efeitos a partir do dia 28 de maio de 2019.

Mindelo, aos 6 de dezembro de 2019. – O Presidente, *Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes* – Vogal Executivo, *Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues* e *António Duarte Monteiro*.

### Extrato da deliberação 4 - Acta nº 05/2019

#### Reunião do conselho Diretivo de 5 de dezembro de 2019

Destinatários: Tutela, Membros do CD e colaboradores do IPIAAM

Pelo presente extrato dá-se conhecimento, para os devidos efeitos aos Exmos. Senhores destinatários do conteúdo da deliberação nº 08/CD-IPIAAM/2019, saída da Reunião Ordinária do dia 5 de dezembro de 2019.

“Na sequência da nomeação dos Membros do Conselho Diretivo do IPIAAM, através da Resolução nº 6/2019, de 4 de março, publicada no BO nº 32, II Série, e a subsequente tomada de posse, conferida por Sua Excelência, o Ministro do Turismo e Transportes e Ministro da Economia Marítima, Doutor José da Silva Gonçalves, ocorrida no dia 28 de maio de 2019;

Com o objetivo de dar seguimento à estruturação e organização dos trabalhos do novel Instituto, os Membros do Conselho Diretivo empossados, reuniram-se nas instalações da sede do IPIAAM, no Mindelo e, sob proposta do Presidente do conselho Diretivo do IPIAAM, o Conselho Diretivo analisou a proposta de distribuição de Pelouros, por forma a dar resposta às atribuições dos serviços do IPIAAM, em conformidade com o espelhado no artigo nº 11, conjugadas com o nº 15º do Decreto Lei nº 62/2018, de 12 de Dezembro, que cria o IPIAAM e aprova os seus estatutos, sem prejuízo dos poderes próprios do Presidente do Conselho Diretivo constantes dos referidos Estatutos, decidiu distribuir os pelouros pelos diferentes núcleos, conforme se segue:

1) Ao Presidente do Conselho Diretivo, Eng.º Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes, é atribuído os Pelouros da Administração, Gestão Financeira e Patrimonial e Cooperação Institucional, que inclui o Núcleo de Recursos Humanos, Financeiros e Patrimonial, e o Núcleo de Comunicação, Cooperação Institucional e de Assessoria Jurídica;

O Presidente do Conselho Diretivo, além da coordenação direta dos núcleos acima referidos, assegura a coordenação geral, as relações com o Governo, organismos públicos e com demais entidades no âmbito internacional, para além das responsabilidades que lhe são especificamente atribuídas por lei.

2) Ao Vogal Executivo, Eng.º Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues, o Pelouro responsável pela investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos que inclui o Núcleo de Segurança Aeronáutica;

3) Ao Vogal Executivo, CMAR. António Duarte Monteiro, o Pelouro responsável pela Investigação de acidentes e incidentes marítimos, que inclui o Núcleo de Segurança Marítima.

4) Nas faltas e impedimentos observar-se-á o seguinte:

a) O Presidente do Conselho Diretivo, Eng.º Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes é substituído pelo Vogal Executivo Eng.º Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues e no impedimento deste pelo Vogal Executivo, CMAR. António Monteiro.

b) O Vogal Executivo, Eng.º Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues é substituído pelo Presidente do Conselho Diretivo, Eng.º Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes e no seu impedimento pelo Vogal Executivo CMAR. António Duarte Monteiro; e

c) O Vogal Executivo, CMAR. António Duarte Monteiro é substituído pelo Presidente do Conselho Diretivo, Eng.º Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes e no seu impedimento pelo Vogal Executivo, Eng.º Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues,

5) O Conselho Diretivo delibera delegar nos seus membros as seguintes competências:

5.1 No Presidente do Conselho Diretivo, Eng.º Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes, sem prejuízo do estabelecido no n.º 1:

a) Coordenar todas as atividades levadas a cabo pelo IPIAAM, de acordo com a legislação nacional aplicável;

b) Superintender a atividade dos responsáveis dos serviços dos núcleos que lhe forem atribuídos, podendo revogar, modificar e suspender por iniciativa própria as decisões por eles tomados;

c) Assinar, com possibilidade de subdelegação, a correspondência com o exterior, em representação institucional do IPIAAM, designadamente a que é dirigida à Assembleia Nacional, aos gabinetes dos membros do Governo, outros organismos da Administração Pública e organizações internacionais;

d) Exercer todos os outros poderes necessários à direção e gestão dos serviços referentes aos núcleos, cuja supervisão lhe está cometida;

e) Emitir certidões e demais documentos oficiais do IPIAAM relativos a processos e documentos arquivados no IPIAAM, exceto quando contenham matéria confidencial ou reservada, bem como a restituição de documentos aos interessados;

f) Decidir e autorizar o procedimento, processamento, liquidação e cobrança das despesas e receitas do IPIAAM;

- g) Autorizar as despesas com obras publicas, locação e aquisição de bens e fornecimentos de serviços até ao limite de um milhão e quinhentos mil escudos (1.500.000 ECV), decidir sobre o procedimento a seguir, nomear comissões ou júris necessários à prossecução do mesmo e proceder à respetiva adjudicação, salvaguardando as disposições legais e regulamentos aplicáveis;
- h) Autorizar alterações de rubricas orçamentadas, salvaguardando as disposições regulamentares aplicáveis;
- i) Na área de gestão de pessoal pertencente aos serviços dos núcleos que lhe forem atribuídas:
- i. Propor ao Conselho Diretivo a afetação de trabalhadores;
  - ii. Autorizar deslocações em serviço, bem como o processamento das correspondentes ajudas de custo e aquisição de títulos de transporte, nos termos a legislação e regulamentos aplicáveis;
  - iii. Autorizar a inscrição e participação de trabalhadores em congressos, reuniões seminários, colóquios, cursos de formação ou outras iniciativas semelhantes;
  - iv. Despachar os pedidos de justificação de faltas dos trabalhadores;
  - v. Aprovar os planos de férias e autorizar as respetivas alterações, bem como a acumulação parcial com as do ano seguinte, dentro dos limites legais;
  - vi. Autorizar o gozo de férias anteriores à aprovação do plano anual de férias interpoladas;
  - vii. Autorizar a condução e utilização, em serviço, de viaturas oficiais, por trabalhadores que não possuam categoria de motorista;
- j) Outras Áreas:
- i. Exercer todos os atos compreendidos nos poderes do Presidente do Conselho Diretivo previstos nos Estatutos do IPIAAM, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 62/2018 de 12 de dezembro, no âmbito dos serviços dos núcleos que lhe forem atribuídos;
  - ii. Instaurar processos de contraordenação, confirmar autos de notícia, cabendo ao Conselho Diretivo a decisão final sobre o resultado dos processos instaurados;
  - iii. Coordenar a preparação do plano anual de atividades do IPIAAM;
  - iv. Coordenar a preparação do relatório anual de gestão do IPIAAM.

5.2 No Vogal Executivo do Conselho Diretivo, Eng.º Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues:

- a) Superintender a atividade dos responsáveis dos serviços dos núcleos que lhe foram atribuídos, podendo revogar, modificar e suspender por iniciativa própria as decisões por eles tomadas;
- b) Assinar, com faculdade de subdelegação, e sem prejuízo das competências do presidente, a correspondência relacionada com assuntos inerentes aos serviços dos núcleos que lhe foram atribuídos;
- c) Exercer todos os outros poderes necessários à direção e controlo dos serviços referentes aos núcleos atribuídos, com exceção das que constituem competências dos outros órgãos do IPIAAM, nos termos estatutários;
- d) Coordenar a preparação do plano anual de atividades do Núcleo de Segurança Aeronáutica;
- e) Coordenar a preparação do relatório anual de gestão do Pelouro responsável pelo Núcleo de Segurança Aeronáutica;
- f) Propor ao Conselho Diretivo a participação de elementos afetos ao núcleo de segurança aeronáutica, em congressos, reuniões seminários, colóquios, cursos de formação ou outras iniciativas semelhantes, relacionados com o Sector Aeronáutico;
- g) Acompanhar e manter atualizados as Convenções e os Códigos Internacionais, bem como de toda a legislação nacional, atinentes ao sector aeronáutico;
- h) Superintender as investigações de segurança de âmbito aeronáutico;
- i) Colaborar no desenvolvimento de regulamentos e procedimentos no âmbito do núcleo de segurança aeronáutica;
- j) Acompanhar a implementação das recomendações de segurança do sector aeronáutico, emitidas pelo IPIAAM;
- k) Na área de gestão de pessoal pertencente aos serviços dos núcleos que lhe forem atribuídos:

- i. Propor ao Conselho Diretivo a afetação de trabalhadores;
- ii. Autorizar deslocações em serviço, bem como o processamento das correspondentes ajudas de custo e aquisição de títulos de transporte, nos termos a legislação e regulamentos aplicáveis;
- iii. Autorizar a inscrição e participação de trabalhadores em congressos, reuniões seminários, colóquios, cursos de formação ou outras iniciativas semelhantes;
- iv. Despachar os pedidos de justificação de faltas dos trabalhadores;
- v. Aprovar os planos de férias e autorizar as respetivas alterações, bem como a acumulação parcial com as do ano seguinte, dentro dos limites legais;
- vi. Autorizar o gozo de férias anteriores à aprovação do plano anual de férias interpoladas;
- vii. Autorizar a condução e utilização, em serviço, de viaturas oficiais, por trabalhadores que não possuam categoria de motorista;

5.3 No Vogal Executivo do Conselho Diretivo, CMAR. António Duarte Monteiro:

- a) Superintender a atividade dos responsáveis dos serviços dos núcleos que lhe foram atribuídos, podendo revogar, modificar e suspender por iniciativa própria as decisões por eles tomadas;
- b) Assinar, com faculdade de subdelegação, e sem prejuízo das competências do Presidente, a correspondência relacionada com assuntos inerentes aos serviços dos núcleos que lhe foram atribuídos;
- c) Exercer todos os outros poderes necessários à direção e controlo dos serviços referentes aos núcleos atribuídos, com exceção das que constituem competências dos outros órgãos do IPIAAM, nos termos estatutários;
- d) Coordenar a preparação do plano anual de atividades do Núcleo de Segurança Marítima;
- e) Coordenar a preparação do relatório anual de gestão do Pelouro responsável pelo Núcleo de Segurança Marítima;
- f) Propor ao Conselho Diretivo a participação de elementos afetos ao núcleo de segurança marítima, em congressos, reuniões seminários, colóquios, cursos de formação ou outras iniciativas semelhantes, relacionados com o Sector Marítimo;
- g) Acompanhar e manter atualizados as Convenções e os Códigos Internacionais, bem como de toda a legislação nacional, atinentes ao sector marítimo;
- h) Superintender as investigações de segurança de âmbito marítimo;
- i) Colaborar no desenvolvimento de regulamentos e procedimentos no âmbito do núcleo de segurança marítima;
- j) Acompanhar a implementação das recomendações de segurança do sector marítimo, emitidas pelo IPIAAM;
- l) Na área de gestão de pessoal pertencente aos serviços dos núcleos que lhe forem atribuídos:

  - i. Propor ao Conselho Diretivo a afetação de trabalhadores;
  - ii. Autorizar deslocações em serviço, bem como o processamento das correspondentes ajudas de custo e aquisição de títulos de transporte, nos termos a legislação e regulamentos aplicáveis;
  - iii. Autorizar a inscrição e participação de trabalhadores em congressos, reuniões seminários, colóquios, cursos de formação ou outras iniciativas semelhantes;
  - iv. Despachar os pedidos de justificação de faltas dos trabalhadores;
  - v. Aprovar os planos de férias e autorizar as respetivas alterações, bem como a acumulação parcial com as do ano seguinte, dentro dos limites legais;
  - vi. Autorizar o gozo de férias anteriores à aprovação do plano anual de férias interpoladas;
  - vii. Autorizar a condução e utilização, em serviço, de viaturas oficiais, por trabalhadores que não possuam categoria de motorista;

A deliberação foi aprovada por unanimidade e está conforme consta da Acta N.º 05/2019, da Reunião Ordinária do CD do IPIAAM, do dia 5 de dezembro.

A deliberação produz efeitos a partir da data da sua publicação no *Boletim Oficial*.

Mindelo, aos 6 de dezembro de 2019. – O Presidente, *Mário Margarito Monteiro Delgado Gomes* – Vogal Executivo, *Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues* e *António Duarte Monteiro*

# PARTE G

## MUNICÍPIO DO TARRAFAL

### Câmara Municipal

**Extrato da deliberação nº 7/2020** — da Câmara Municipal do Tarrafal

De 19 de julho de 2019:

Justina Soares Barbosa Vicente, na qualidade de viúva de Flávio Alves de Pina, que foi Chefe de Trabalho, referência 8, Esc. A (atual Apoio Operacional, nível IV), desta Câmara Municipal, falecido em 19 de janeiro de 2015, fixada uma nova pensão de sobrevivência, aprovada pela Lei nº 61/111/89, de 31 de dezembro, no valor anual de 128.676\$00 (cento e vinte e oito mil, seiscentos e setenta e seis escudos), correspondente a 24 anos, 11 meses e 18 dias, com efeitos a partir da publicação no *Boletim Oficial*.

Foi autorizado o pagamento das quotas em atraso no valor total de 250.407\$00 (duzentos e cinquenta mil, quatrocentos e sete escudos) em 300 (trezentas) prestações mensais e consecutivos no valor de 835\$00 (oitocentos e trinta e cinco escudos).

As despesas têm cabimento na dotação inscrita no código 02.07.01.01.02 do orçamento municipal vigente.

(Visado pelo Tribunal de Contas, em 5 de dezembro de 2019)

Câmara Municipal do Tarrafal, aos 18 de dezembro de 2019. — O Secretário Municipal, *José Rui Monteiro Lopes*

**Extrato do despacho nº 12/CMT/2019** — De S. Ex.<sup>a</sup> o Presidente da Câmara Municipal do Tarrafal:

De 2 de dezembro de 2019:

Lizete Lopes Spínola, Técnico Profissional de 1º nível, referência 8, escalão A, em regime de contratado a tempo indeterminado com esta Câmara Municipal, reconvertida à categoria de Assistente Técnico, nível V, nos termos da alínea v) do nº 1 e do nº 2 do artigo 77º, conjugado com a alínea b) do nº 4 do artigo 19º, todos, do Decreto - Lei nº 09/2013, de 26 de fevereiro.

As despesas têm cabimento na dotação inscrita no código 02.01.01.01.03, do orçamento municipal, vigente.

Isento do Visto do Tribunal de Contas, nos termos da Lei em vigor.

Câmara Municipal do Tarrafal, aos 23 de dezembro de 2019. — O Secretário Municipal, *José Rui Monteiro Lopes*



## II SÉRIE BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electrónico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.  
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09  
Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.



# BOLETIM OFICIAL

---

---

## ÍNDICE

### PARTE J

#### MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E TRABALHO

*Direcção-Geral dos Registos, Notariado e Identificação:*

**Extrato de publicação de associação n° 53/2020:**

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, que na Conservatória, foi constituída uma associação sem fins lucrativos denominada “KUMUNIDADÍ MOSINHUS D’INTIRIOR- “KMI” ..... 29

**PARTE J****MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E TRABALHO****Direcção-Geral dos Registos,  
Notariado e Identificação****Conservatória dos Registos da Região de Santa Cruz****Extrato de publicação de associação nº 53/2020**

CONSERVADORA, P/S: LIC. ELISÂNGELA DE JESUS VARELA MOREIRA

**EXTRACTO**

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, que nesta Conservatória a meu cargo e nos termos do disposto na alínea b) do número 1 do artigo 9.º, da Lei número 25/VI/2003, de 21 de julho, foi constituída uma Associação sem fins lucrativos denominada KUMUNIDADI MOSINHUS D'INTIRIOR- "KMI", nif 580808807, com sede em Serelho, concelho de Santa Cruz, de duração indeterminada, tendo como finalidade: Contribuir para a promoção da cultura, pela preservação do património histórico, para o incremento do turismo rural, cultural e de montanha, apostar profundamente no desenvolvimento da agropecuária, colaborar para o desenvolvimento da educação/formação, para o fomento do empreendedorismo e da equidade do género, contribuir para o desenvolvimento comunitário integrado e sustentável, assim como para a promoção de alternativas económicas endógenas, ligadas a protecção ambiental e não só e voltadas às comunidades mais carenciadas, contribuir para a promoção do desporto, da saúde, do bem-estar e do desenvolvimento do ser humano no seu todo, assim como, promover a habitação condigna e o acesso ao crédito.

PATRIMÓNIO INICIAL: 30.000\$00.

**ÓRGÃOS SOCIAIS:****CONSELHO DIRECTIVO:**

- Nome: Moisés dos Santos Varela; Cargo: Presidente; Nif: 106733001.
- Nome: Clotilde dos Santos Varela; Cargo: Vice-Presidente; Nif: 121040003.
- Nome: Raissa Helena Baessa Silva; Cargo: Secretária; Nif: 180743708.

- Nome: Ineida Maria Baessa Silva; Cargo: Tesoureira; Nif: 138498016.

- Nome: Suzete Correia Tavares; Cargo: Vogal; Nif: 117305448.

**ASSEMBLEIA GERAL**

- Nome: Edna de Jesus Correia Gomes; Cargo: Presidente; Nif: 142872504.

- Nome: Maria Isabel Mendes Vieira Cardoso; Cargo: Vice-Presidente; Nif: 108928853.

- Nome: Carla Sofia Correia Gomes; Cargo: Secretária; Nif: 129277002.

- Nome: Maria Alice Moreno; Cargo: Vogal; Nif: 118270842.

- Nome: Leidisa de Pina Correia; Cargo: Vogal; Nif: 141558342.

**CONSELHO FISCAL:**

- Nome: José Maria Pereira Menezes; Cargo: Presidente; Nif: 135167701.

- Nome: Adevino Maria Duarte Silva; Cargo: Vice-Presidente; Nif: 120523905.

- Nome: Artinison Baessa Silva; Cargo: Secretário; Nif: 131124650.

- Nome: Joana Lopes Correia Pina; Cargo: Suplente; Nif: 124208916.

- Nome: Adelino de Jesus Mendes Vieira; Cargo: Suplente; Nif: 109793200.

**FORMA DE OBRIGAR:**

a) Para movimentação de contas, a KMI obriga-se pelas assinaturas do Presidente, do Vice-Presidente, do Secretário e do Tesoureiro, sendo indispensável a assinatura do Presidente. Nas faltas e impedimentos do Presidente é válida a assinatura do Vice-Presidente.

b) Para os meros expedientes da associação basta a assinatura do Presidente.

Está conforme o original.

Conservatória dos Registos da Região de Santa Cruz, aos 5 de junho de 2019. — A Conservadora, P/S, Lic. *Elisângela de Jesus Varela Moreira*



**II SÉRIE**  
**BOLETIM**  
**OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)

Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.  
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09  
Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do Boletim Oficial devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**