Nos anos, Cabo Verde destacou-se pelo seu crescimento impressionante. Apesar destes resultados otimistas, a pobreza, o desemprego e a falta de diversificação afetam uma grande parte da população. Principalmente, as infraestruturas apresentam-se pouco desenvolvidas e com falta de manutenção para garantir os objetivos do Governo. A sua dívida avultada continua a ser um entrave considerável. O arquipélago deve atualmente envidar todos os esforços no sentido de estabilizar as suas finanças públicas.

Desde que se tornou independente, Cabo Verde alcançou um feito incontestável. É um dos únicos países africanos a ter implantado em conjunto a democracia, com a garantia do multipartidarismo e das liberdades, dando início a um desenvolvimento económico sem precedentes. Este forte compromisso político deu frutos e permitiu que Cabo Verde, a partir de 2008, saísse da lista dos Países Menos Desenvolvidos da ONU. Atualmente, a ex-colónia portuguesa desperta um grande interesse junto dos investidores estrangeiros que não hesitam em investir nela. A título de exemplo, as autoridades ultrapassaram largamente os seus objetivos durante a recente iniciativa Cabo Verde Investment Forum, angariando investimentos de 1,5 mil milhões de euros, valor que ultrapassa em muito os 500 milhões previstos.

No entanto, não nos deixemos iludir. A tarefa continua a ser enorme porque ainda existem fragilidades significativas, que constituem uma ameaça para a economia cabo-verdiana, que deve enfrentar uma dependência de dois tipos. A primeira é externa. A localização geográfica e o facto de apenas 10% das suas terras poderem ser cultivadas fazem com que Cabo Verde dependa das importações para se alimentar. Por conseguinte, como o volume de exportações é muito reduzido, Cabo Verde depende financeiramente do turismo e do apoio da sua diáspora, ou seja, das suas duas principais fontes de receitas. A segunda dependência, relacionada com a sua economia, com um peso muito mais grave, é a dívida pública. É certo que diminuiu de 129,5%, em 2016, para 126% do PIB, em 2017, graças à aceleração do crescimento (1,1% em 2015, 4,7% em 2016, 4% em 2017 e 4,5% em 2018).

No entanto, para o FMI, esta dívida representa um grande risco com consequências consideráveis. O país deixa de poder financiar as infraestruturas indispensáveis ao desenvolvimento previsto de alguns setores-chave, como é o caso do turismo ou da pesca. A este ritmo, o Governo será rapidamente condenado a reduzir os orçamentos na área da saúde ou da educação. O Grupo de Apoio ao Orçamento (GAO) em Cabo Verde pediu que as

autoridades aumentassem as receitas e reduzissem a despesa pública, mantendo o orçamento dos setores sociais críticos. Aliás, o próprio Primeiro-Ministro Ulisses Correia e Silva reconheceu recentemente, numa entrevista concedida a um diário francês, os desafios que o seu governo tinha prometido enfrentar, em especial: «*a resiliência, por outras palavras, a capacidade de reagir aos choques externos, tais como as alterações climáticas. Além disso, a conectividade, fundamental para um país com ilhas dispersas, para garantir a circulação de bens e pessoas, bem como de turistas. Promover, desta forma, o setor da mobilidade, as empresas de transporte e melhorar as ligações aéreas*.»

Atualmente, o controlo da sustentabilidade da dívida, em especial a externa (75%), continua a ser prioridade absoluta. A consolidação orçamental deve assumir a forma de uma redução e de uma redistribuição das despesas. Para o efeito, o Governo deve obrigatoriamente dar continuidade às reformas previstas no PEDS 2017-21. Este plano permitirá que o Estado encaixe 90 milhões de euros através da reestruturação, da privatização e dos acordos de concessão relativamente às 23 empresas públicas até 2021. A cessão de 51% da Cabo Verde Airlines/TACV à Icelandair estava no topo das prioridades, face ao passivo de cerca de 100 milhões de euros acumulado pela companhia (mais de 6% do PIB). As próximas privatizações ou concessões visam os setores da água e da energia com a Electra, as telecomunicações (NOSi e CV Telecom), o setor portuário (Enapor) e o aeroportuário (ASA), a produção e comercialização de medicamentos (Emprofac), o imobiliário (IFH), os estaleiros navais (Cabnave), os serviços postais, a escola de hotelaria e turismo e as seguradoras (Promotora).

Como o Governo considera objetivos cruciais o desenvolvimento do turismo, a conectividade interilhas e a mobilidade, o acordo relativo à concessão da ASA constitui uma prioridade. Além disso, esta concessão traduzir-se-á num prolongamento lógico do novo desenvolvimento da Cabo Verde Airlines por parte da Icelandair. Para o efeito, o modelo da concessão proporciona várias vantagens para o cedente (Estado) que, não só se liberta do peso considerável da dívida, mas também sai do impasse associado à sua incapacidade de apoiar os futuros investimentos essenciais. O modelo de concessão garante igualmente a recuperação da posse, nos termos do contrato, de uma empresa transformada, modernizada e financeiramente estabilizada e rendível.

Face ao peso muito elevado da dívida, o Governo deve envidar todos os esforços para que o PEDS se concretize em breve através do acordo de concessão da ASA. Este processo traduzir-

se-á rapidamente no alívio da dívida e na melhoria das capacidades turísticas do arquipélago.