
Invertir en Cabo Verde

Información del mercado

Se trata de un mercado pequeño, con una población de 546.388 personas, se encuentra en la posición número 168 de 196 de la tabla de población, teniendo una densidad de esta de 136 habitantes por kilómetro cuadrado. Su capital es Praia y su moneda los Escudos caboverdianos.

Cabo Verde es la economía número 174 por volumen de PIB. Su deuda pública en 2016 fue de 1.919 millones de euros, con una deuda del 129,49% del PIB, se sitúa entre los países con mayor deuda total. Su deuda per cápita es de 3.614 euros por habitante.

El PIB per cápita en 2017 fue de 2.872 euros, dando a conocer que sus habitantes tienen un bajísimo nivel de vida en relación a los 196 países del ranking de PIB per cápita, ya que se sitúa en el puesto 125.

En cuanto al Índice de Desarrollo Humano que elabora las Naciones Unidas para medir el progreso de un país en concreto y que muestra de forma resumida el nivel de vida de sus habitantes, indica que los caboverdianos tienen una mala calidad de vida.

Por otra parte, la condición de insularidad es uno de los problemas a los que hay que hacer frente a la hora de la comercialización y distribución de los productos. Los principales centros de consumo se encuentran en las capitales de las dos mayores islas del archipiélago, Praia y Mindelo, y en la isla de Sal y Boavista, que concentran la actividad turística. El 55,9% de la población se encuentra en zonas urbanas y recibe gran parte de las remesas de los emigrantes. El alto coste de la energía eléctrica (70% más con respecto a España) y el acceso a recursos hídricos representan las principales barreras de inversión en el país.

Añadir, además, que según el estudio de Doing Business del Banco Mundial, que clasifica a los países según la facilidad que ofrecen para hacer negocios, Cabo Verde ha caído 4 puestos en el ranking en el último año, pasando del puesto 127 al 131; lo que indica que se ha hecho más difícil hacer negocios en el país. En cualquier caso, su posición en el ranking deja claro que Cabo Verde no es un lugar propicio para hacer negocios.

La distribución comercial está condicionada por la estrechez y fragmentación del mercado. El marco legal es poco intervencionista y con aranceles y tasas moderadas,

dada la gran dependencia de las importaciones y los altos costes de distribución que implica la insularidad.

La pequeña dimensión del mercado fomenta la tendencia al monopolio en la distribución de la mayoría de los productos de consumo, ya que raramente suele haber espacio para más de un proveedor.

Por otra parte, Cabo Verde forma parte de la CEDEAO (Comunidad Económica de Estados de África Occidental), un grupo regional de 15 países de África Occidental considerado como uno de los pilares de la Comunidad Económica Africana, cuyo objetivo es lograr la autosuficiencia colectiva de sus estados miembros, creando un único y gran bloque comercial mediante una unión económica y comercial. Su papel dentro de este grupo no es relevante desde el punto de vista geoestratégico, y mucho menos desde el punto de vista cuantitativo (no llega al 0,3% del PIB de la CEDEAO, pero la duplica en términos de PIB per cápita (alrededor de 1535 dólares estadounidenses)).

Finalmente, decir que el gran reto de Cabo Verde es definir un modelo productivo a medio plazo que estimule la competitividad de la economía y reduzca la vulnerabilidad del crecimiento (muy dependiente del turismo y las remesas), sin poner en riesgo la sostenibilidad de la política macroeconómica. Si bien, entre 2001-2008 la tasa media de crecimiento se situó en un 6,8%, entre 2008-2015 no ha superado el 1,3%, pese al importante esfuerzo de inversión pública realizado, que disparó por su parte las tasas de deuda. Con unas tasas de competitividad muy bajas, necesita importantes reformas estructurales (mercado de trabajo, servicios públicos, capital humano), stock de infraestructuras económicas y un proceso de reestructuración del sector público empresarial para obtener ganancias en eficiencia y que dejen de constituir un drenaje de fondos públicos. El gobierno deberá lanzar señales muy claras en materia de infraestructuras a través de partenariado público-privado, figura poco desarrollada en un país con una gran tradición y mentalidad estatista.

Relaciones bilaterales

Dadas las pequeñas dimensiones del mercado caboverdiano, las relaciones comerciales con España han sido históricamente de un tamaño modesto, y se han caracterizado por el relativo sesgo regional de los flujos comerciales, posicionándose las Islas Canarias como la principal comunidad exportadora.

En términos relativos, Cabo Verde supuso en 2017 un 0,03% del total de las exportaciones españolas y un 2,1% de las exportaciones al área subsahariana. Desde el punto de vista de las importaciones, la ausencia de materias primas y/o recursos

energéticos hace que su importancia relativa también sea pequeña, y se centre fundamentalmente en productos pesqueros.

Durante el último año, los principales sectores exportados a Cabo Verde han sido productos industriales y tecnología, agroalimentarios, bienes de consumo y bebidas.

Respecto a los sectores importados durante el mismo período, el principal sector importado es también el alimentario, seguido de manufacturas de consumo y semimanufacturas.

Por capítulos arancelarios se mantuvo una diversificación de las exportaciones, destacando: pescado, combustibles, aparatos mecánicos, conjunto de otros productos, y leche. En cuanto a las importaciones, sin embargo, estuvieron muy concentradas en torno a: conservas de carne o pescado y pescados, crustáceos y moluscos.

Por otro lado, las principales actividades de promoción están organizadas por las Cámaras de Comercio de Canarias y PROEXCA, así como por la Cámara de Tarragona, en el marco de los Planes Camerale de Promoción de Exportaciones.

En cuanto a los principales sectores de inversión destacan el sector turístico y la industria agroalimentaria, especialmente pesquera. Así mismo, cabe resaltar la presencia española en distribución minorista (textil y agroalimentario), y numerosas PYMES con intereses en múltiples sectores como la construcción, el agua y los servicios en general.

Destacar también, que la economía caboverdiana tiene un grave problema de financiación por sus altos niveles de deuda externa. Por esto, la gran parte de la financiación debe venir dado por la IDE, tanto en el ámbito de la inversión privada propiamente dicha como en la puesta en marcha de partenariados público-privados en el ámbito de las infraestructuras.

En estos momentos, el Banco Mundial tiene bloqueada tanto la ayuda presupuestaria directa como a proyectos, como instrumento de presión para la reestructuración de empresas públicas, en especial la TACV (Transportes Aéreos de Cabo Verde). La reciente reforma de la TACV permitiría al Banco Mundial retomar su política de financiación.

[Régimen arancelario y reglamentación](#)

El gobierno caboverdiano decidió liberalizar el régimen de comercio en 1999. En la actualidad, las importaciones son libres en Cabo Verde y el país se encuentra abierto a prácticamente todos los productos extranjeros.

En contrapartida, y para limitar el nivel de importaciones, los derechos sobre las mismas aumentaron considerablemente.

El sistema de concesión de licencias para poder realizar operaciones de importación se levantó en 2010. Hasta fechas recientes, las empresas que querían realizar una operación de importación necesitaban estar en posesión de una licencia especial, y únicamente la Dirección General de Comercio podía emitir dichas licencias. Sin embargo, esta situación ha cambiado y ahora son las Cámaras de Comercio las encargadas de emitir las licencias de importación.

La creación de la Dirección General de Aduanas, supervisado por el Ministerio de Finanzas, estipula tres jurisdicciones aduaneras: Praia (Santiago), Mindelo (San Vicente) y el espárrago (Sal). La Dirección General de Aduanas, dependiente del ministerio de finanzas, realiza el control de las entradas y salidas de mercancías de carga.

Cabo Verde forma parte de la Organización Mundial del Comercio desde el año 2007, de forma que existe un compromiso a la reducción de tarifas, y aceptan los principios de esta institución.

En cuanto a la valoración aduanera, existen distintas categorías de impuestos:

- Derechos de importación
- Impuestos Especiales: aplicable a bienes considerados de lujo, con tipos de entre el 10% y el 150%
- Tasa ecológica: para aquellos envases y embalajes no biodegradables.
- Tasa comunitaria, correspondiente al tratado de la CEDEAO, de la que Cabo Verde forma parte.
- Impuesto sobre el Valor Añadido: tipo general del 15%, con exenciones para los bienes considerados esenciales. Excepcionalmente, el gobierno puede incrementarlo al 15,5% de forma temporal en situaciones especiales.
- El tipo medio de los derechos de aduana es el 26% y el tipo máximo del 50%. A este porcentaje se le añade un 8% del impuesto general.

Por otra parte, la normativa relativa a las especificaciones técnicas combina normas norteamericanas y europeas, con una aproximación a estas últimas con un proceso de convergencia iniciado con el acuerdo de partenariado especial con la Unión Europea.

Además, por lo general, no existen barreras comerciales ni obstáculos no arancelarios significativos. Existen dos regímenes aduaneros, el general y el especial. El primero se aplica a las importaciones para consumo y a las exportaciones definitivas; y el segundo a las importaciones y exportaciones temporales, reexportaciones y mercancías en

tránsito. Existe un sistema de licencias automáticas para todas las importaciones y exportaciones, salvo en el caso de productos que tengan que someterse a MSF (Medidas Sanitarias y Fitosanitarias) y medidas de seguridad (armas y explosivos), donde estas no son automáticas. Los bienes en tránsito o bienes sin valor comercial no necesitan licencia. Existe monopolio de importación de tabaco y medicinas por parte de las empresas públicas correspondientes.

Como barrera equivalente a los aranceles, podría considerarse la tasa ecológica, aplicable a productos potencialmente nocivos para el medioambiente, como embalajes y envases no biodegradables, de metal, vidrio o plástico de los productos importados.

Aparte de las barreras formales, se destacan dos puntos adicionales que afectan directamente al comercio: las elevadas tasas portuarias (ENAPOR) y la deficiente conectividad marítima entre las islas fragmenta fuertemente el mercado, y afecta a todas las empresas, pero muy especialmente a suministradores de productos de consumo que no pueden tener una discontinuidad de suministro, obligando a mantener altos stocks y disparando los costes logísticos. Otro aspecto especialmente oneroso es la ineficiencia en el sistema de devolución del IVA, ya sea por gestión de tesorería o por mala gestión administrativa.

Sectores de oportunidad

La industria del país para el abastecimiento interno está poco desarrollada, por lo que el país es un gran importador en prácticamente todas las áreas, siendo con diferencia Portugal su principal suministrador, no solo a nivel europeo, sino global.

Los altos costes entre islas hacen que la industria hotelera importe prácticamente todos sus suministros. Por otra parte, el país es fuertemente importador de bienes de equipo, para la industria transformadora exportadora agroalimentaria, y/o cualquier otro sector de actividad industrial, incluido energía, agua y/o obra civil.

Pueden aparecer oportunidades de negocio interesantes en el ámbito de la administración electrónica, ya que la excesiva burocracia es uno de los principales lastres del funcionamiento del estado, y pequeñas inversiones pueden generar mejoras significativas, muy especialmente en el marco de un país insular.

Aunque el gobierno espera realizar un amplio abanico de partenariados público-privados que inyecten IDE en materia de servicios públicos y concesiones, en algunos casos será difícil la rentabilidad y se seguirá apostando por proyectos llave en mano públicos, como agua y saneamiento, eficiencia energética y líneas eléctricas.

De acuerdo con el PEDS (Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible del país), los objetivos para el sector turístico son ambiciosos: aumentar el número de turistas extranjeros a más de un millón hasta 2021, teniendo la visión de alcanzar lo que se considera la capacidad máxima del país de tres millones de turistas por año, y de este modo, aumentar la importancia del turismo en el PIB del país del 21% al 32% en 2021, aproximadamente; lo que implicaría casi una duplicación de los ingresos relacionados con el turismo y un importante aumento del gasto por turista, así como un mayor promedio de noches por turista y menos estacionalidad.

En referencia a la inversión, el nuevo gobierno ha definido una estrategia de crecimiento para el país basada en dos sectores: el turismo y la economía marítima, que va desde la gestión portuaria a la industria transformadora de pescado, pasando por la investigación oceánica. Asimismo, se está elaborando un nuevo régimen fiscal para el sector exportador, que tiene como objetivo convertir a Cabo Verde en una plataforma de IDE de industria ligera para la subregión.

Es de destacar el anuncio de la aceleración de los programas de privatización de más de 23 empresas públicas por la situación financiera del país y a instancias del Banco Mundial y del BAD. Sin embargo, dada la reversión que se produjo en la privatización de los puertos, quedan dudas sobre si las privatizaciones finalmente se harán y si se respetarán. Los sectores en los que se han anunciado dichas privatizaciones son puertos, electricidad y agua, aeropuertos y aerolíneas, gestión de la zona franca, correos, telecomunicaciones, farmacéutica, pesca, turismo y combustibles.

El modelo turístico del país es un resort, dirigido a un poder adquisitivo medio, con sol y playa. A día de hoy, sigue siendo una de las prioridades estratégicas, y el gobierno espera prácticamente duplicar el número de turistas. Existen nichos que pueden ir desarrollándose en este marco y combinándose con otros modelos de turismo ecológico, deportivo o cultural, con toda la industria de arrastre que esta puede generar. El gobierno ha puesto en marcha el desarrollo de una zona turística especial, intentando promover el turismo en islas distintas a la de Sal, más particularmente Boavista y Maio, dirigida a un turismo de lujo.

Vinculado con lo anterior, el sector inmobiliario deberá recuperarse en paralelo a la economía mundial, incluida el peso que en este marco toman las remesas y retornos de emigrantes, calculados en más de 500.000 personas, es decir, una cifra similar a la de la población local.

El país sufre un déficit fortísimo en materia de infraestructuras energéticas, de agua y de transporte, si bien todas ellas están muy vinculadas a la capacidad de inversión pública del estado, condicionada a su vez por su capacidad de endeudamiento. El

modelo pasa por el desarrollo de un marco legal apropiado para la puesta en marcha de partenariados público-privados en la producción, o incluso en la distribución a grandes clientes, que rompa el monopolio legal que ejerce ELECTRA, la cual produce y distribuye agua y electricidad.

Tras la entrada de BINTER en el transporte de cabotaje aéreo, está previsto la revisión del modelo de transporte marítimo, que pudiera abrir nuevas oportunidades de negocio tanto en el tráfico internacional como en el interno.

Dentro del mismo ámbito, y siempre vinculado a la necesidad de introducir IDE en actividades reservadas hasta ahora al sector público estatal, podrán abrirse concesiones a la IDE vinculadas a la gestión portuaria (ENAPOR) o incluso aeroportuaria.

El gobierno también ha manifestado interés de promover el desarrollo de la agricultura local, de forma que se puedan reducir las importaciones de productos de primera necesidad. Sin embargo, esto no se ha visto trasladado a acciones concretas de promoción o inversión.

Destacar asimismo el sector sanitario, ante la inexistencia de inversiones en sanidad privada unido a las deficiencias de la sanidad pública, lo que supone un fuerte freno inversor en otros sectores.

Información práctica

Para entrar en Cabo Verde es obligatorio presentar un pasaporte en vigor y un visado. El visado puede tramitarse en el Consulado de Cabo Verde o directamente al llegar, en el propio aeropuerto, por un valor de 2.500 escudos caboverdianos (equivalentes a 22,6 euros).

De igual forma, los residentes en Cabo Verde necesitan visado para entrar en la Unión Europea.

La entrada en Cabo Verde solo puede realizarse a través de los puestos fronterizos autorizados: Aeropuerto Francisco Mendes de Praia, Aeropuerto Amilcar Cabral de Sal, Aeropuerto San Pedro de Sao Vicente, Puerto de Praia, Porto Grande de Sao Vicente en Mindelo y Puerto de Palmeiras en la Isla de Sal.

La moneda oficial de Cabo Verde, como ya se mencionó antes, es el escudo caboverdiano (ESCV), que mantiene una paridad fija y oficial con el euro (1 euro= 110,265 escudos caboverdianos).



El pago con tarjeta de crédito solo se acepta en los hoteles y restaurantes de mayor nivel de la Isla de Santiago y en los establecimientos más turísticos de las islas de Sal y Boavista.

Asimismo, el escudo caboverdiano es una divisa que no se cambia en España, por lo que es recomendable hacer el cambio de moneda antes del regreso.

Por otra parte, en lo que se refiere a la infraestructura sanitaria del país, existe un hospital o centro de salud en los núcleos de población más relevantes. Los centros de salud pueden resolver problemas menores, aunque para asuntos más graves se recomienda acudir directamente al hospital.

También existen vuelos directos a Cabo Verde desde Las Palmas de Gran Canaria a Sal, operado por la compañía Binter. Asimismo, existe la posibilidad de viajar desde otros aeropuertos españoles vía Lisboa con Transportes Aéreos Portugueses o con escala en Canarias. En cuanto al tráfico de mercancías, Boluda Corporación Marítima enlaza el puerto de Las Palmas de Gran Canaria con Praia, Mindelo, Sal y Boavista.