

ANEXO III

Resolução nº 13/2016

de 22 de Fevereiro

**BEBIDAS E PRODUTOS ALIMENTARES
PROIBIDOS NOS ESTABELECIMENTOS
DE ENSINO E NAS ÁREAS CIRCUNDANTES
ATÉ O LIMITE DE 200 METROS
(n.º 2 do artigo 45.º)**

PRODUTOS ALIMENTARES	Frituras em geral (pasteis, croquetes, peixe, carnes)
Salgados	Salgadinhos industrializados (batata frita, batatinhas, tremenhos, etc.)
	Salgados folheados
	Biscoitos salgados, tipo aperitivo
	Pipocas salgados
Doces	Rebuçados
	Caramelos
	Pastilhas elásticas
	Pirulito/chupetas
	Bolachas recheadas/ amanteigado
	Gelados cremosos (industrializados ou caseiros)
	Picolés/ fresquinhas (exceto os da fruta natural e folhas como bissap)
	Pipocas doces
	Donuts/charutos/ bolas de marmeladas e de outros ingredientes
	Bolos prontos (industrializados)
Industrializados	Temperos prontos (knoor, goia, etc.)
	Alimentos enlatados (exceto os nacionais, nomeadamente peixes em conservas, estrato de tomate e doações para as escolas)
	Alimentos embutidos (salsicha, chouriço, etc)
	Molhos prontos (Catchup, maionese, etc)
Bebidas diversas	Café
	Chás pronto para consumo
	Barras de chocolate com quantidade superior a 30g
	Refrescos artificiais ou suco em pó artificial (sumo de pacote)
	Refrigerantes
	Bebidas à base de xarope
	Bebidas isotónicas (energéticos)
	Bebidas alcoólicas (arguardente, ponche, licor, cerveja, etc)
Com elevado teor de sódio e gorduras	Alimentos com mais de 3 (três) gramas de gordura em 100 (cem) kcal do produto
	Alimentos com mais de 160 (cento e sessenta) mg de sódio em 100 (cem) kcal do produto
	Alimentos que contenham corantes, conservantes ou antioxidantes artificiais

O Governo de Cabo Verde tem vindo a definir um conjunto de políticas para a dinamização da economia de Cabo Verde, com vista a atingir os objetivos de crescimento económico e redução da pobreza no País. Neste âmbito, foi aprovado o Documento Estratégico de Crescimento e Redução da Pobreza (DECRP III), que estrutura as políticas e programas que visam enfrentar os desafios do País, propondo para tal a criação de *Clusters*.

O *Cluster* do Aeronegócio foi definido como um dos setores de interesse para a construção de fatores de competitividade que devem assegurar o desenvolvimento económico de longo prazo do País, através do alargamento da sua base económica e do seu posicionamento enquanto plataforma internacional na prestação de serviços.

Tendo como objetivo transformar o setor do transporte aéreo num dos principais pólos dinamizadores da economia Cabo-Verdiana, foi desenvolvido o Plano Estratégico para o Cluster do Aeronegócio de Cabo Verde (PECAN), que teve por base o DECRP III, onde se encontra explicitada a política nacional para o crescimento económico e redução da pobreza no País e a Carta Política de Transportes.

Nesta conformidade, o PECAN é um documento onde está estruturado a orientação estratégica definida para o desenvolvimento da estratégia do *cluster* do aeronegócio, visando transformar o setor do transporte aéreo num dos principais pólos dinamizadores da economia cabo-verdiana, fomentar o tráfego aéreo e promover a melhoria da competitividade do País, onde os diversos setores da economia ligados ao ar possam interagir de forma coordenada e sinérgica, criando assim uma melhoria na conectividade no setor do transporte, que possa permitir o fomento do turismo, com o foco no aumento da competitividade, na dinamização da escala do mercado e na promoção da diversificação de atividades.

Assim,

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

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovado o Plano Estratégico para o Cluster do Aeronegócio de Cabo Verde (PECAN), em anexo à presente Resolução, da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 5 de novembro de 2015.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*



**Anexo
(a que se refere o artigo 1º)**

**Plano Estratégico
para o Cluster dos Aeronegócios em Cabo Verde**

1. ENQUADRAMENTO DO CLUSTER DOS AERONEGÓCIOS

Visão do Governo de Cabo Verde

O Documento Estratégico de Crescimento e Redução da Pobreza (DECRP III), complementa à Agenda de Transformação, insere-se na estruturação de políticas e programas que visam enfrentar os desafios à implementação da visão de desenvolvimento identificados pelo Governo com base na criação de *clusters*.



Fonte: DECRP III

No que diz respeito aos setores dos transportes, a principal referência para o seu desenvolvimento é a Carta Política de Transportes, que estabelece como um dos objetivos consolidar e potenciar os investimentos realizados nos últimos anos ao nível das infraestruturas.

Carta de Política de Transportes

Sistema de Transportes	
Objetivos	<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar e potenciar os investimentos feitos na modernização das infraestruturas de transportes necessárias e suficientes – estradas, portos, aeroportos e plataformas logísticas; • Assegurar a articulação dos diferentes modos de transporte para promover um uso racional do sistema, cabendo à intermodalidade, um papel de primeira importância e a construção das infraestruturas com a política de desenvolvimento em geral, bem como as políticas de ordenamento do território, de energia e de preservação do ambiente; • Garantir a gestão otimizada e eficiente das infraestruturas de transporte e que os sistemas de transporte rodoviário, marítimo e aéreo proporcionem uma boa acessibilidade das pessoas aos bens e serviços sociais que necessitam em condições de segurança e qualidade; • Assegurar a circulação das mercadorias em condições de fiabilidade, segurança e eficiência económica, promovendo as escolhas modais mais adequadas à realidade o país; • Modernizar e qualificar as instituições e os recursos humanos; • Melhorar a capacidade de planeamento e de financiamento endógeno das políticas do setor; • Incrementar a participação do setor privado no esforço de investimento; • Reforçar a regulação (económica, segurança, qualidade, conforto e preço justo).

2. ANÁLISE SWOT E BENCHMARKING INTERNACIONAL

Análise SWOT

A análise interna (enquadramento socioeconómico e transporte aéreo) e externa (tráfego aéreo em África e principais concorrentes, com enfoque na África ocidental) permitiu identificar os pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças de Cabo Verde e do Setor da Aviação Civil.

Benchmarking Internacional

O benchmarking internacional incidiu sobre países/regiões a partir dos quais foi possível apreender experiências positivas que irão contribuir para a definição do posicionamento que Cabo Verde pretende alcançar no domínio do Cluster do Aeronegócios.

3. VISÃO, MISSÃO E OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO CLUSTER DOS AERONEGÓCIOS

Visão, Missão e Objetivos Estratégicos do Cluster dos Aeronegócios

O Cluster dos Aeronegócios deve contribuir para fomentar a competitividade de Cabo Verde, devendo para tal, focalizar-se em aumentar a conectividade, dinamizar a escala e suportar a diversificação do setor.



Objetivos Estratégicos

- Aumentar conectividade internacional e doméstica de Cabo Verde, suportada numa política de liberalização e de fomento do mercado
- Reduzir o custo de acesso *inbound* e *outbound*, aumentando a competitividade turística do país e o acesso a cadeias de abastecimento e a oportunidades de negócios globais
- Disponibilizar uma infraestrutura aeroportuária *best-in-class* e rentável, oferecendo serviços aeroportuários eficientes e competitivos
- Atrair a iniciativa privada como motor da dinamização e diversificação dos Aeronegócios
- Promover a produtividade do setor e a criação de empregos de valor acrescentado e assegurar a qualidade técnica dos recursos humanos

4. PLANO DE AÇÃO

O Plano de Ação foi estruturado em 7 macro áreas em função da tipologia de atividade. Cada área foi previamente alvo de uma análise de gaps para verificar o seu ponto de partida e desafios. Em função desta análise foi definida uma perspetiva de evolução futura e detalhadas as atividades necessárias para a sua concretização.

Macro Áreas

1. Transporte Aéreo e Conectividade (Pax e Carga)
2. Aeroportos e Navegação Aérea
3. Serviços (Handling, Catering, Fuel, MRO)
4. Atividades Complementares (Aviação geral e recreativa, Leasing, Zonas Francas)
5. Quadro Regulador e Liberalização do Mercado
6. Recursos Humanos
7. Sinergias com outros clusters (Turismo, Mar, Agro-Negócios)

Projetos por Macro Área

1. Transporte Aéreo e Conectividade

- 1.1. Melhoria da Conectividade Aérea e Intermodal
- 1.2. Melhoria da Experiência do Visitante na entrada/saída
- 1.3. Desenvolvimento da função de Marketing Aviação
- 1.4. Restruturação operacional e financeira da TACV
- 1.5. Privatização da TACV
- 1.6. Implementação da Estratégia de Hub

2. Aeroportos e Navegação Aérea

- 2.1. Redefinição do Modelo de Negócio da ASA
- 2.2. Dinamização do conceito de Cidade Aeroportuária
- 2.3. Subconcessão do Negócio Aeroportuário da ASA

3. Serviços Aeroportuários (Handling, Catering, etc.)

- 3.1. Capacitação dos operadores de Assistência em Escala
- 3.2. Dinamização do mercado de Assistência em Escala

4. Atividades Complementares

- 4.1. Dinamização da Aviação Recreativa
- 4.2. Dinamização da Aviação Executiva
- 4.3. Desenvolvimento da atividade de MRO
- 4.4. Implementação de um Centro de MRO
- 4.5. Dinamização da atividade de Leasing de Aeronaves

5. Quadro Regulador e Liberalização do Mercado

- 5.1. Reforço da Política de Liberalização do Tráfego Aéreo
- 5.2. Desenvolvimento e implementação de regulamentação
- 5.3. Reforço da Cooperação Internacional

6. Recursos Humanos

- 6.1. Desenvolvimento de um Polo de Formação

7. Sinergias com outros clusters

- 7.1. Alinhamento com o cluster do Turismo
- 7.2. Alinhamento com outros clusters

Nota: As ações assinaladas a cor azul são ações cuja implementação pode ultrapassar o período temporal do PECAN (2015-2019).

ÁREA 1 – TRANSPORTE AÉREO E CONECTIVIDADE

Objetivo: Incrementar a conectividade global de Cabo Verde (O&D, capacidade, frequências) atraindo novas companhias e incentivando as atuais, de forma a reduzir o custo de acesso ao país e assim promover o incremento do tráfego nacional e internacional.

Projeto 1.1. Melhoria da Conectividade Aérea e Intermodal

Caracterização da Situação Atual

Característica do País e Infraestruturas Aeroportuárias e Marítimas

1. Cabo Verde é um país insular, e portanto o seu território é fragmentado e com descontinuidade territorial, tornando-o dependente do transporte aéreo e marítimo e da sua complementaridade para garantir a unidade nacional. Adicionalmente, no caso de Cabo Verde, a economia está muito dependente do turismo (c.a. 40% do PIB), sendo o transporte aéreo crítico para o desenvolvimento turístico, e por conseguinte para o crescimento económico do país.

Dimensão da Procura Interna e principais rotas

2. O mercado de transporte aéreo doméstico é diminuto, por um lado devido à reduzida procura local associada à baixa densidade populacional, que está concentrada na ilha de Santiago, e por outro, ao reduzido poder económico, que limita a propensão a voar. Adicionalmente, a procura turística também é limitada pelo custo da viagem (comparando com o preço por km voado dos voos na Europa), e pela fiabilidade e conveniência dos horários (ida e regresso).

Dimensão da Procura Externa e principais mercados

3. O mercado do transporte aéreo internacional representa mais de 60% do tráfego de total de passageiros e é, essencialmente dependente da procura turística, sendo fortemente influenciado pelos operadores turísticos que comercializam a oferta do país, e do mercado da saudade, associado à diáspora cabo-verdiana.

Conectividade Aérea Doméstica e Internacional

4. Cabo Verde apresenta uma reduzida conectividade aérea doméstica e internacional, influenciada pela reduzida oferta de companhias aéreas regulares, pelo elevado custo de acesso, pela concentração de mercados/rotas, pela irregularidade a nível da consistência e fiabilidade da oferta e pela não integração de horários.

Conectividade Aérea-Marítima

5. A conectividade aérea-marítima é reduzida, pelo que a coordenação comercial e da oferta deverá ser desenvolvida, com recurso às obrigações de serviço público.

6. A procura de carga marítima, concentra-se sobretudo nos Portos da Praia e de S. Vicente (Porto Grande), quer a nível de Longo Curso, quer de Cabotagem e, em conjunto, são responsáveis por cerca de 75% da carga movimentada.

Perspetiva de evolução futura

1. O transporte aéreo deve funcionar como um pilar para o desenvolvimento do turismo e da indústria, sendo também um importante fator para a coesão nacional. Para tal é fundamental um alinhamento entre os vários stakeholders do setor, bem como com outros stakeholders cuja competitividade dependa da oferta de transporte aéreo.

2. O desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias, e em específico a definição do sistema aeroportuário nacional,



levando em consideração o papel que cada aeroporto / aeródromo deverá desempenhar para a concretização dos objetivos de desenvolvimento económico do país.

3. A melhoria da conectividade aérea é crítica para o crescimento económico do país pois permitirá a melhoria da competitividade de Cabo Verde como destino turístico e a abertura a novos mercados e segmentos, dando aos agentes económicos nacionais o acesso a centros de decisão internacionais e às principais cadeias de abastecimento logístico.

4. Tendo em conta as características e dimensão atual da procura do transporte aéreo inter-ilhas, para garantir a oferta de um serviço regular, fiável, competitivo e seguro que consiga responder às necessidades da população, das empresas e da procura turística, será necessário a definição de um modelo de obrigações de serviço público.

Projeto 1.2. Melhoria da Experiência do Visitante na entrada/saída

Caracterização da Situação Atual

Procedimento de Entrada no País

1. A maioria dos visitantes estrangeiros (com exceção dos nacionais dos países da CEDEAO) precisa de um visto de entrada em Cabo Verde. Para além do custo adicional afetar a competitividade do país, a eficiência atual do procedimento também influencia negativamente a atratividade do país para alguns segmentos de visitantes.

2. A existência de um visto obrigatório para entrada em Cabo Verde é um fator de perda de competitividade em termos turísticos quando comparado com outros países.

Experiência do Visitante

3. A experiência do visitante encontra-se sujeita a um conjunto de constrangimentos que condicionem.

Perspetiva de evolução futura

1. A experiência do visitante deverá ser avaliada de forma integrada e transversal a todos os stakeholders que com ele interagem, antes, durante e após a viagem, permitindo diferenciar segmentos e atuar sobre os respetivos fatores críticos. A atuação deverá ser concertada entre o Cluster dos Aeronegócios e o Cluster do Turismo.

2. A previsível alteração do perfil dos visitantes, que poderá advir da criação de novos produtos turísticos, criará novas necessidades por parte dos visitantes, sendo necessário a constante avaliação das mesmas de forma a consolidar o potencial de atração de Cabo Verde.

3. A introdução de tecnologia nos principais pontos de contacto – Aeroporto, Companhias Aéreas, Serviço de Estrangeiros e Alfândega – poderá ter um forte impacto na melhoria da experiência do visitante, permitindo ao mesmo tempo uma avaliação integrada da qualidade de serviço.

Projeto 1.3. Desenvolvimento da função de Marketing Aviação

Caracterização da Situação Atual

Características da Oferta de Transporte Aéreo

1. Atualmente a promoção do mercado de transporte aéreo de/para Cabo Verde está fortemente associado aos principais operadores turísticos.

Incentivos e Diferenciação

2. Uma estratégia concertada de marketing de aviação deverá ser desenvolvida, com o objetivo de atrair novas companhias, abrir novos destinos ou promover o incremento da capacidade.

3. O enquadramento regulatório atual, no que concerne às taxas aeroportuárias, já permite a redução de um conjunto de taxas para promover uma utilização mais intensiva dos aeroportos, ou seja, já permite a utilização de incentivos nas taxas aeroportuárias com o objetivo de dinamizar o tráfego.

Perspetiva de evolução futura

1. Cabo Verde deverá apostar numa estratégia de marketing de aviação, devidamente concertada entre o cluster dos Aeronegócios e o cluster do Turismo, a qual deverá ter como objetivo a melhoria do posicionamento competitivo de Cabo Verde, baseando o investimento numa análise de retorno global efetiva.

Projeto 1.4. Reestruturação operacional e financeira da TACV

Caracterização da Situação Atual

Características da Rede Internacional e Doméstica

1. Atualmente, a rede internacional da TACV conta com 7 destinos, com voos diários para Lisboa. A nível da rede doméstica, a oferta TACV é composta por 9 pares de O&D. A lógica do planeamento de voos existente evidencia uma reduzida otimização comercial.

Competitividade e Performance Operacional

2. A performance operacional da TACV foi fortemente afetada nos últimos anos por diversos fatores, nomeadamente a redistribuição do tráfego pelos vários aeroportos.

Dinamismo Comercial

3. O posicionamento da “marca” TACV tem sido afetado pela performance operacional e financeira da empresa.

Perspetiva de evolução futura

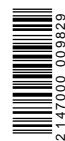
1. A indústria do transporte aéreo é altamente competitiva, sendo que a maioria das Companhias Aéreas apresentam rácios de retorno de capital inferior ao custo do mesmo (WACC). Assim sendo, é necessária uma gestão altamente eficaz para que seja possível garantir a rentabilidade de forma consistente.

2. Atualmente a TACV tem em curso 2 projetos com o objetivo de inverter a performance operacional e financeira dos últimos anos. O primeiro projeto é de curto-prazo e visa a otimização da atual rede e o segundo projeto é de longo-prazo e visa a reestruturação global da rede.

3. A existência de uma companhia aérea nacional é fundamental para a dinamização do cluster, a partir do alinhamento dos objetivos estratégicos da companhia com os objetivos da política de transporte nacional, sem comprometer a necessária rentabilidade da empresa.

4. Para além das iniciativas em curso, para garantir o sucesso da recuperação dos resultados da TACV e a sua manutenção a longo prazo, é necessário prosseguir com medidas adicionais, quer a nível de saneamento financeiro, quer a nível organizacional e de eficiência comercial.

5. A Carta Política dos Transportes e respetivo Plano de Ação, preveem o spin-off dos vários negócios da TACV,



2147000 009829

sendo necessário garantir que tal irá permitir a atracção de parceiros privados que venham reforçar o *know-how* existente e a capacidade de investimento, preparando as empresas para competir no mercado nacional e regional, tornando-se players de referência e motores do cluster.

Projeto 1.5. Privatização da TACV

Perspetiva de evolução futura

1. A intenção do Governo é proceder à privatização da TACV.

2. A análise dos diferentes modelos de privatização deverá ter em consideração a política de transporte aéreo definida pelo Governo, bem como o alinhamento com o Cluster do Turismo, de forma a salvaguardar o impacto global para o país.

3. A entrada de um parceiro da área da aviação permite maximizar as sinergias decorrentes da coordenação da rede e frota e da partilha de *know-how* e recursos, apostando numa estratégia de capitalização da empresa e de sustentabilidade a longo-prazo.

Projeto 1.6. Implementação da Estratégia de Hub

Perspetiva de evolução futura

1. A implementação de um Modelo de Hub é uma estratégia da companhia aérea. Para Cabo Verde, o fator chave é a conectividade que é garantida em função das necessidades da sua população, visitantes e empresas, sendo que a concretização do Hub poderá contribuir para esse objetivo, mas também pode implicar alguns riscos.

2. O Cluster poderá ter um importante contributo para a garantia de alguns fatores-chave, para a implementação de um Hub em Cabo Verde, nomeadamente a nível da infraestrutura e do dinamismo do ecossistema.

3. O modelo de Hub em estudo pela TACV privilegia o tráfego Europa-América Latina, no entanto existem outros mercados com potencial que podem ser explorados. É necessário analisar o potencial dos novos destinos também em função do seu impacto na captação de turistas e da abertura de fluxos de comércio.

4. ÁREA 2 – AEROPORTOS E NAVEGAÇÃO AÉREA

Objetivo 1: Desenvolver infraestruturas aeroportuárias com capacidade, flexibilidade e eficiência necessária para responder às necessidades das diferentes tipologias de clientes, e geridas de forma competitiva e rentável para que não existam constrangimentos a nível de investimento

Objetivo 2: Promover serviços aeroportuários competitivos e com nível de serviço idêntico aos países concorrentes

Projeto 2.1 Redefinição do Modelo de Negócio da ASA

Caracterização da Situação Atual

Infraestruturas aeroportuárias

1. Nos últimos anos verificou-se um forte investimento na melhoria e expansão das infraestruturas aeroportuárias, prevendo-se que o mesmo ritmo continue nos próximos anos. No curto-prazo está prevista a expansão dos terminais do Sal, Praia e Boa Vista. Devido a este esforço, as instituições financeiras (BM, BAD) estão a fazer pressão para que exista um aumento das taxas aeroportuárias.

Qualidade de Serviço

2. Os Inquéritos de Satisfação a Passageiros identificaram as áreas de melhoria em termos da qualidade de serviço esperado.

3. Da avaliação realizada junto das principais companhias a operar em Cabo Verde, bem como dos operadores de assistência em escala, também foram identificados alguns constrangimentos que limitam a qualidade de serviço prestada.

Tráfego

4. O tráfego de passageiros cresceu entre 2010 e 2013 a uma taxa anual de 1,66%, principalmente impulsionado pelo Aeroporto da Boa Vista. Em 2014, o tráfego internacional maior aumento que o tráfego doméstico.

5. O tráfego de carga cresceu 8% em 2014. Com o aeroporto de São Vicente a demonstrar a melhor tendência de crescimento.

Modelo de Negócio e Performance Operacional

6. O modelo de negócio atual da ASA, após um período consistente de desenvolvimento das infraestruturas, deverá agora focar na dinamização de tráfego e negócios, com a aposta no marketing aeroportuário e na dinamização dos espaços comerciais dos aeroportos.

Performance Financeira

7. Os resultados financeiros da ASA demonstram um setor da navegação aérea mais rentável do que o negócio aeroportuário.

Competitividade

8. O plano de marketing aeroportuário deverá incrementar os níveis de competitividade das taxas aeroportuárias, com impacto esperado no desenvolvimento do tráfego.

Perspetiva de evolução futura

1. As condições de mercado do negócio aeroportuário e do negócio de navegação aérea são bastante diferentes, sendo que no primeiro caso existe uma maior concorrência, em especial pelo tráfego em transferência, e uma maior exigência e maior poder negocial dos principais clientes.

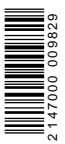
2. O paradigma da gestão aeroportuária tem vindo a alterar-se nos últimos anos, tornando-se os aeroportos em plataformas preferenciais para múltiplos negócios. Tal obriga a uma alteração profunda do modelo de negócio e organizacional, exigindo novas competências e reorientação dos objetivos.

3. A dinamização dos negócios não-aviação tem impacto na rentabilização do negócio aeroportuário.

4. A melhoria da experiência do passageiro deverá também ser um dos pilares do modelo de negócio da ASA, contribuindo por um lado para a competitividade global de Cabo Verde como destino turístico de eleição, e por outro para a maximização das receitas e captação de tráfego.

5. A qualidade de serviço global da infraestrutura aeroportuária deve ser um componente-chave na estratégia futura, devendo ser definida uma política de qualidade que permita o ajustamento constante à dinâmica aeroportuária, à diversidade de stakeholders e alinhada com a regulação existente.

6. O Plano de Investimento para 2014-2018 prevê um investimento significativo, na ordem dos 6,9 milhões de contos, concentrado na expansão da capacidade aeroportuária dos Aeroportos da Praia, Sal e Boa Vista, solucionando os principais constrangimentos existentes.



Projeto 2.2 Dinamização do conceito de Cidade Aeroportuária

Caracterização da Situação Atual

Capacidade Disponível

1. Os Planos Diretores dos Aeroportos do Sal e da Boa Vista preveem áreas disponíveis para o desenvolvimento de atividades complementares.

Perspetiva de evolução futura

1. Os Aeroportos estão a transformar-se em polos agregadores de negócios, tendo sido criadas verdadeiras Cidades Aeroportuárias, as quais capitalizam as vantagens da conectividade e multimodalidade oferecida e a sinergia entre o transporte aéreo e atividades complementares à aviação.

Projeto 2.3. Subconcessão do negócio aeroportuário da ASA

Caracterização da Situação Atual

Modelo de Concessão

1. O Governo de Cabo Verde aprovou recentemente as Lei de Bases da Concessão Aeroportuária (Decreto Lei nº 1/2014), que estabelece o quadro jurídico para a concessão do serviço público aeroportuário e dos serviços de apoio à navegação, incluindo a possível subconcessão da gestão aeroportuária, abrindo a possibilidade de participação da iniciativa privada. A minuta do contrato de concessão já foi aprovada pelo Governo.

Perspetiva de evolução futura

1. A privatização do negócio aeroportuário é fundamental para garantir a competitividade futura e a eficiência operacional da rede aeroportuária, bem como a disponibilidade de capital para garantir a contínua adequação das infraestruturas às necessidades da procura. Em Cabo Verde, o modelo escolhido foi a de subconcessão da atividade.

2. A atratividade de um aeroporto, ou de uma rede aeroportuária, depende de vários fatores. É necessário avaliar cuidadosamente o posicionamento dos Aeroportos de Cabo Verde em cada fator, de forma a planear com sucesso o processo de subconcessão.

ÁREA 3 – SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS

Objetivo: Promover serviços aeroportuários competitivos, com capacidade de resposta para diferentes tipologias de clientes, e com nível de serviço idêntico aos países concorrentes.

Projeto 3.1 Capacitação dos operadores de Assistência em Escala

Caracterização da Situação Atual

Operadores e Competitividade

1. Atualmente, a CV Handling é o principal operador de handling, apenas não realizando assistência de combustível, de manutenção em linha e catering. Somente a nível de assistência de combustível e assistência administrativa é possível escolher entre mais de um operador, o que influencia negativamente a competitividade dos Aeroportos.

Qualidade de Serviço

2. Os serviços de assistência em escala vêm desenvolvendo um projeto que visa a melhoria da qualidade de serviço, quer a nível de handling de pax, bagagem, carga e operações, quer a nível do Catering.

3. A qualidade de serviço será reforçada com a aprovação do diploma de gestão de slots em Aeroportos.

Perspetiva de evolução futura

1. A atividade da assistência em escala é fortemente influenciada, no lado da oferta, pela regulamentação da mesma e à crescente liberalização.

2. O novo enquadramento legal da atividade de assistência em escala em Cabo Verde vem exigir o licenciamento de todos os operadores em função do cumprimento de critérios de idoneidade, capacidade financeira e técnica, introduzindo também normas mínimas de qualidade que os operadores têm de garantir.

3. Para que Cabo Verde consiga atrair mais operadores internacionais é fundamental capacitar os operadores de assistência em escala, para que prestem um serviço competitivo e segundo elevados padrões de qualidade. Neste sentido, a consolidação do processo de reestruturação da CV Handling é urgente, dado ser o principal prestador de serviço atualmente.

Projeto 3.2. Dinamização do Mercado de Assistência em Escala

Perspetiva de evolução futura

1. Para além da capacitação dos operadores atuais, a existência de concorrência no mercado de assistência em escala permitirá ganhar competitividade e garantir uma maior eficiência dos serviços. Foram identificadas várias manifestações de interesse para a entrada de novos operadores.

ÁREA 4A – OUTRAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES (MRO)

Objetivo: Criação de um centro regional de MRO que permitisse às Companhias da região diminuir os custos operacionais e aumentar a consistência da operação, posicionando-se para as novas gerações de aviões e sendo referência a nível de segurança, fiabilidade e qualidade de serviço.

ÁREA 4B – OUTRAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES (AVIAÇÃO RECREATIVA E EXECUTIVA)

Objetivo 1: Dinamização da Aviação Recreativa como fator potenciador do Turismo relacionado e de pequenas unidades de fabrico de peças e componentes para exportação.

Objetivo 2: Criação de uma plataforma de suporte ao tráfego de aviação executiva intercontinental.

ÁREA 4C – OUTRAS ATIVIDADES COMPLEMENTARES (LEASING)

Objetivo: Promover uma entidade regional de leasing, envolvendo a entidade financeira da CEDEAO (EBID), que permita às companhias regionais renovar a frota e reduzir custos operacionais.

Projeto 4.1. Dinamização da Aviação Recreativa

Caracterização da Situação Atual

1. Em desenvolvimento, a regulamentação da aviação recreativa.

2. A oferta turística pode ser complementada com atracão de procura para determinados segmentos (escolas de voo e/ou prática de aviação recreativa).

Áreas Disponíveis e Condições Climáticas

3. Os aeroportos do Sal e da Boa Vista têm capacidade disponível e zonas previstas nos Planos Diretores para o desenvolvimento de atividades complementares. De resto,



ambas as ilhas gozam de boas condições meteorológicas, o que é essencial para o desenvolvimento da aviação recreativa, para além de um forte mercado turístico.

Perspetiva de evolução futura

1. A complementaridade potencial com o Turismo implica que o desenvolvimento da atividade da aviação recreativa seja coordenado com os objetivos e ações do Cluster do Turismo.

2. Para se proceder ao desenvolvimento da aviação recreativa em Cabo Verde é fundamental garantir as condições a nível regulamentar e de infraestrutura aeroportuária. Adicionalmente, a atracção de escolas e clubes de voo é também um fator crítico de sucesso pois permite desenvolver as competências necessárias e gerar economias de escala.

Projeto 4.2. Dinamização da Aviação Executiva

Caracterização da Situação Atual

Mercado existente: Procura

1. Prevê-se que a aviação executiva em África deverá crescer a uma taxa anual de 5% (de 375 aviões em 2013 para 975 em 2033).

Mercado existente: Oferta

2. A assistência em escala à aviação executiva é feita atualmente pela Safeport no Aeroporto do Sal, devendo ser desenvolvido nos demais aeroportos.

Safety e Security

3. Cabo Verde é um país de referência em África em termos de safety e security, e dispõe de boas infraestruturas o que o diferencia dentro do contexto africano.

Perspetiva de evolução futura

1. Cabo Verde pode atuar ativamente, não só para atrair mais escalas, mas também para se posicionar como base para frotas de aviação executiva, devendo para tal apresentar uma oferta competitiva em termos de taxas e serviços, que aliada à boa imagem em termos de safety e security diferencie o país no panorama Africano e da Macaronésia.

Projeto 4.3. Desenvolvimento da Atividades de MRO; e Projeto 4.4 Centro de MRO

Caracterização da Situação Atual

Centros de Manutenção em África

1. Os principais centros de manutenção em África estão maioritariamente associados às principais Companhias a operar no continente, pelo que se situam no norte de África, na África Oriental e no Sul de África. A maioria das companhias realiza in-house, a manutenção de base da sua frota.

Frota de Aviões da África Ocidental

2. A frota de aviões da África Ocidental está maioritariamente localizada na Nigéria (48%) e é constituída na sua quase totalidade por Boeing 737 (200, Classic, Nova Geração) e DC9.

Análise Competitiva

3. Um estudo realizado pela CEDEAO considera como sendo crítico a existência de um Centro de MRO na África Ocidental de forma a reduzir os custos operacionais das companhias da região. No entanto, Cabo Verde não foi identificado como um potencial país para a instalação do referido Centro, possivelmente devido à sua localização periférica na CEDEAO e à reduzida capacidade instalada.

Competências existentes

4. Em Cabo Verde, a TACV realiza a manutenção de linha e de base na frota de Boeings e de ATRs (C-check).

Perspetiva de evolução futura

1. A atividade de MRO tem importantes barreiras à entrada, o que limita a intensidade de concorrência. Existem algumas áreas geográficas, como é o caso da África Ocidental, com reduzida cobertura de serviços.

2. Apesar da oportunidade existente para a criação de um centro de MRO para a região da CEDEAO, a localização dessa infraestrutura em Cabo Verde enfrenta um conjunto de desafios que dificultam a sua concretização no curto e médio prazo.

3. O desenvolvimento da atividade de MRO em Cabo Verde deverá seguir uma lógica incremental, capitalizando o know-how existente e em coordenação com o crescimento de tráfego aéreo (comercial, executivo e recreativo), permitindo posteriormente a transição para serviços de maior valor acrescentado.

Projeto 4.5. Dinamização da atividade de Leasing de Aeronaves

Caracterização da Situação Atual

Mercado de Leasing de Aeronaves

1. A atividade de leasing de aeronaves está a crescer a nível Mundial, estimando-se que, em 2021, 41% das aeronaves estejam em regime de leasing.

2. As principais empresas mundiais são Americanas e a indústria está concentrada nos EUA e Irlanda.

Perspetiva de evolução futura

1. O mercado de leasing de aeronaves encontra-se em crescimento. No entanto, é um mercado que apresenta elevados requisitos mínimos de capital e a necessidade de reputação.

Atualmente, Cabo Verde tem um projeto que visa o desenvolvimento do negócio.

ÁREA 5 – QUADRO REGULADOR E LIBERALIZAÇÃO DO MERCADO

Objetivo 1: Fomentar a liberalização do tráfego aéreo, a nível do país e a nível regional, promovendo Cabo Verde como destino e como ponto de ligação.

Objetivo 2: Posicionar Cabo Verde como referência absoluta a nível de cumprimento de standards de safety & security.

Projeto 5.1. Reforço da Política de Liberalização do Tráfego Aéreo

Caracterização da Situação Atual

Liberdades Aéreas de Cabo Verde

1. A nível de acordos de serviços aéreos, Cabo Verde possui um acordo multilateral com os países do Grupo do Acordo de Banjul e tem 36 acordos bilaterais (que compreendem 4ª e 5ª liberdades). Em 2010, foi concretizado um acordo horizontal com a União Europeia.

Liberalização do Tráfego Aéreo em África

2. Em África, após a Decisão de Yamoussoukro houve uma maior liberalização do mercado de aviação, no



entanto, a sua implementação pelos diferentes países e no contexto das várias organizações regionais (incluindo CEDAO) tem sido mais lenta do que o previsto.

Perspetiva de evolução futura

1. A liberalização do tráfego aéreo é um fator chave para o sucesso do cluster dos Aeronégócios, permitindo atrair mais operadores e flexibilizar a oferta existente, e contribuir para a melhoria da conectividade do país com o conseqüente efeito no crescimento económico.

2. A política de liberalização do Tráfego Aéreo deverá estar alinhada com a estratégia de atracção turística, devendo ser dada prioridade aos mercados turísticos alvo definidos pelo cluster do Turismo. De igual forma, é necessário coordenar a capacidade de carga aérea com as necessidades das indústrias exportadoras.

3. A negociação de um acordo de céus abertos com a União Europeia é um fator chave ao desenvolvimento da aviação e do turismo em Cabo Verde pois permitirá facilitar a entrada de novas companhias aéreas europeias.

4. Na sequência da cimeira da União Africana, realizada em Janeiro de 2015, na qual Cabo Verde participou, foi reforçada a importância de prosseguir com o processo de liberalização do tráfego aéreo no continente, devendo os países presentes funcionarem como agentes promotores da mudança.

Projeto 5.2. Desenvolvimento e Implementação do Quadro Legal e Regulamentar

Caracterização da Situação Atual

Modelo de Governança

1. O modelo de governança do setor de aviação civil em Cabo Verde está estruturado formalmente de modo a garantir a delimitação precisa das atribuições dos vários intervenientes.

Quadro Normativo e Legal Atual

2. Para suportar o desenvolvimento do setor da aviação, o Governo de Cabo Verde realizou um esforço ao longo dos últimos anos para reforçar o quadro normativo legal e enquadrar as atividades previstas no Código Aeronáutico.

3. A Constituição limita as matérias reservadas ao Governo e à Assembleia Nacional e, portanto, a AAC apenas poderá regulamentar o setor em áreas não reservadas.

4. Várias atividades complementares do Cluster dos Aeronégócios, como sejam, a aviação recreativa, a aviação executiva, o leasing, a criação de zonas francas e a formação aeronáutica, carecem atualmente de base legal que permita o seu desenvolvimento e que incentive a iniciativa privada.

Entidade Reguladora

5. Cabo Verde tem hoje condições para, através da Agência da Aviação Civil, assegurar o normal e regular funcionamento do setor. Contudo, o esforço legal e regulamentar em curso coloca pressão sobre esta entidade que deverá reforçar as suas competências para responder às obrigações que emanam da nova legislação.

Perspetiva de evolução futura

1. É necessário o reforço do know-how da AAC para responder às novas competências, decorrentes do novo modelo de concessão aeroportuária e do licenciamento da atividade de handling, bem como a novas áreas críticas como sejam a negociação de acordos de tráfego aéreo.

2. Deverá ser continuado o esforço legislativo, em termos de regulamentos e de publicação de diplomas legislativos, para enquadrar as atividades previstas no Código Aeronáutico, nomeadamente em termos de conectividade e áreas complementares.

Projeto 5.3. Reforço da Cooperação Internacional

Caracterização da Situação Atual

União Africana e Comissão da Aviação Civil Africana

1. A União Africana é responsável pela formulação de políticas para o setor da Aviação em África, sendo a Comissão da Aviação Civil Africana a entidade responsável por supervisionar o setor de aviação no Continente, bem como a agência executadora da Decisão de Yamoussoukro.

Organizações Setoriais e Entidades Regionais

2. A TACV e ASA pertencem às principais associações africanas e mundiais do setor (TACV é membro da AFRAA e da IATA e a ASA da ACI).

CEDEAO – Grupo do Acordo de Banjul vs. UEMOA

3. Os países da CEDEAO dividem-se em dois subgrupos no que toca ao setor da aviação – Grupo do Acordo de Banjul (nos quais se inclui Cabo Verde) e União Económica e Monetária (UEMOA).

Perspetiva de evolução futura

1. Cabo Verde tem em construção, um papel mais ativo, quer a nível da União Africana, quer a nível da CEDEAO. Assim como os vários stakeholders do setor na promoção do alinhamento e cooperação com as entidades setoriais, nomeadamente AFRAA, ACI e IATA, e com operadores regionais (ex. ASCENA).

ÁREA 6 – RECURSOS HUMANOS (FORMAÇÃO E CERTIFICAÇÃO)

Objetivo 1: Melhoria da produtividade e performance do setor através da melhoria das competências existentes, e ao mesmo tempo alinhar com política de coordenação da formação da CEDEAO para garantir escala do mercado.

Objetivo 2: Reduzir a dependência externa a nível de formação.

Projeto 6.1. Desenvolvimento de um Polo de Formação

Caracterização da Situação Atual

Enquadramento Legal e Regulatório

1. Não existe enquadramento legal e regulatório para o desenvolvimento de atividades de formação em aviação em Cabo Verde.

Investimento em Formação

2. Dadas as especificidades e exigências do setor, que se rege por normas internacionais, as principais empresas



(ASA, CV Handling, TACV) fazem anualmente importantes investimentos em formação externa e interna, sendo parte desta ministrada no exterior ou por empresas estrangeiras em Cabo Verde.

Bolsa de Formadores Internos

3. Para garantir a internalização de competências e o cumprimento das normas, as empresas têm investido na criação de bolsas de formadores internos através da certificação de colaboradores em várias áreas. A ASA tem estado a investir em infraestruturas para suporte à formação no Aeroporto do Sal.

Principais centros de formação da ICAO, IATA e ACI em África

4. No panorama africano é de referir que a ICAO tem 4 centros de formação em Segurança em África e a IATA tem 3 parceiros regionais que ministram os seus cursos com instrutores e conteúdos IATA.

5. Também o ACI possui em África, um Centro de Formação em Túnis e locais de formação no Cairo, Joanesburgo e Nairobi, não existindo nenhuma localização na África Ocidental.

Perspetiva de evolução futura

1. O investimento em formação é chave para o desenvolvimento do cluster, sendo importante agregar as necessidades e a capacidade já existente nas empresas do setor e criar, de forma gradual, capacidade formativa em Cabo Verde. Após a consolidação da formação interna, o país poderá oferecer serviços formativos ao exterior, nomeadamente, aos PALOPs.

ÁREA 7 – SINERGIAS COM OUTROS CLUSTERS

Projeto 7.1. Alinhamento com o Cluster do Turismo

Caracterização da Situação Atual

Peso do Setor do Turismo

1. O setor do turismo cresceu entre 2009 e 2013 a uma TMCA de 14% e em 2013 a sua contribuição total para o PIB já chegava aos 41% (16% Direta; 18% Indireta e 7% Induzida). Nos próximos anos, o turismo tenderá a reforçar a sua posição de motor económico do país, prevendo-se que em 2024 o seu peso no PIB alcance já os 55%.

Principais Mercados Emissores

2. Os principais países emissores de turistas são Reino Unido, França, Alemanha, Portugal e Países Baixos e os principais destinos são as ilhas do Sal e da Boa Vista (concentram 76% dos hóspedes).

Evolução do Alojamento Turístico

3. A capacidade de alojamento tem crescido a um ritmo inferior ao do crescimento do número de turistas e concentra-se sobretudo nas ilhas do Sal (47%) e da Boa Vista (28%).

Turismo de Cruzeiros

4. O Turismo de Cruzeiros tem vindo a crescer de forma significativa nos últimos anos e a diversificar portos de escala. Para dinamizar este crescimento, o Governo de Cabo Verde concebeu em 2014, um Plano Estratégico específico para o Turismo de Cruzeiros.

Conectividade

5. A ligação de Cabo Verde aos maiores mercados emissores é realizada essencialmente através de voos charters, sendo que até ao momento os operadores turísticos são os principais promotores do país.

6. O crescimento do turismo no país será fortemente impulsionado com a melhoria das condições de acesso internacional, nomeadamente o aumento do número de frequências e destinos, assim como a diversificação dos mercados-alvo e dos segmentos de oferta no transporte inter-ilhas.

Perspetiva de evolução futura

1. Os Clusters do Turismo e o dos Aeronegócios deverão concertar a sua atuação para, por um lado, o cluster dos Aeronegócios criar condições para aumentar e servir melhor os turistas que se desloquem a Cabo Verde e, por outro, o cluster do Turismo promover a criação de condições em termos de oferta turística e hoteleira que permitam a atracção de mais pax.

Projeto 7.2. Alinhamento com outros Clusters

Caracterização da Situação Atual

Cluster do Mar

1. O alinhamento existente entre o transporte aéreo e o transporte marítimo a ser dinamizado, a partir da intermodalidade dos dois setores de transportes fará aumentar a capacidade de exportação de produtos do mar.

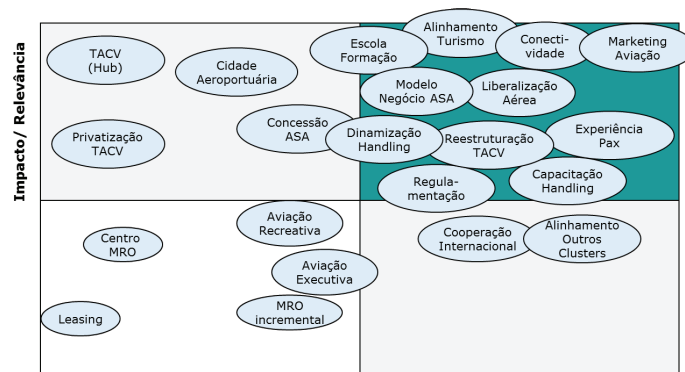
Cluster do Agronegócio

2. As capacidades agrícolas das ilhas como Santo Antão, Fogo, Santiago e São Nicolau deverão desempenhar um papel importante no abastecimento das ilhas mais turísticas de Cabo Verde, o Sal e a Boa Vista.

1. Para otimizar a implementação e integração dos vários Clusters, deverão ser definidos pontos focais e criados fóruns regulares entre os vários Núcleos Operacionais para concertação dos principais projetos em comum e assegurar a concretização de sinergias.

Matriz de Priorização dos Projetos

Em função dos gaps identificados, das atividades necessárias para resolução dos mesmos, e sua exequibilidade, e considerando o impacto/relevância os objetivos do Cluster foi definida uma matriz de priorização das ações.



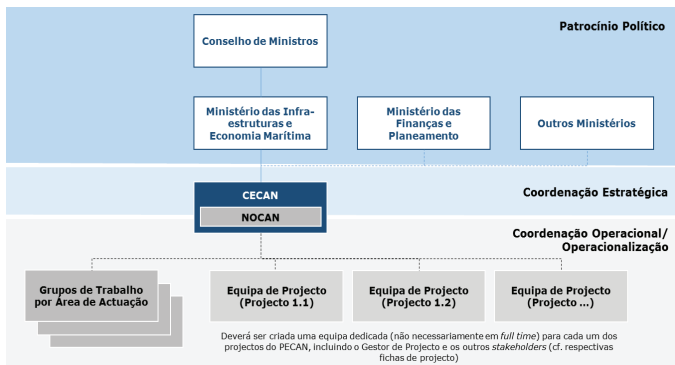
Exequibilidade a Curto/Médio Prazo



5. MODELO DE GOVERNAÇÃO E DE MONITORIZAÇÃO DO CLUSTER DOS AERONEGÓCIOS

Modelo de Governação para a Implementação do PECAN

A transversalidade da estratégia e dos projetos que integram o PECAN recomenda uma coordenação centralizada no CECAN, mas com uma arquitetura organizacional adequada que incorpore 3 layers: i) patrocínio político; ii) coordenação estratégica; e iii) coordenação operacional/operacionalização.



Detalhe do Modelo de Governação

O modelo de governação proposto tem subjacente um conjunto de responsabilidades a cargo dos intervenientes de cada layer, cf. seguidamente se apresenta.

Layer	Responsabilidades no Âmbito do PECAN	Intervenientes
Patrocínio Político	<ul style="list-style-type: none"> Mantém a responsabilidade política final Enquadra a estratégia na política global do Governo Lidera a discussão política do PECAN e da sua execução Aprova, anuncia e promove políticas e projectos Canaliza apoios orçamentais que venham a revelar-se necessários Delega a coordenação estratégica e operacional nos demais órgãos 	<ul style="list-style-type: none"> Conselho de Ministros MIEM (como órgão de tutela do sector) MFP (pela tutela das finanças) Outros Ministérios relevantes - p.e. Ministério do Turismo
Coordenação Estratégica	<ul style="list-style-type: none"> Dinamiza a operacionalização da estratégia, bem como o envolvimento activo e articulado dos vários stakeholders Monitoriza a execução e os resultados (outputs e outcome) Propõe medidas preventivas e correctivas Representa o Estado em organismos internacionais (CECAN) 	<ul style="list-style-type: none"> CECAN (constituído cf. Regulamento de Funcionamento já aprovado) NOCAN
Coordenação Operacional/Operacionalização	<ul style="list-style-type: none"> Acompanha e dinamiza a execução dos projectos (NOCAN) Elabora relatórios trimestrais de execução (NOCAN) Reporta a execução (NOCAN) Propõe medidas preventivas e correctivas (NOCAN) Fornecem assessoria técnica ao NOCAN (Grupos de Trabalho por Área de Actuação) Executa os projectos (Equipa de Projecto) 	<ul style="list-style-type: none"> NOCAN Grupos de Trabalho Equipa de Projecto

Monitorização

O alcance dos objetivos estratégicos do PECAN requer um acompanhamento rigoroso e sistemático que permita monitorizar, avaliar e reportar sistematicamente os progressos e resultados, baseado num modelo sólido e com responsabilidades claramente definidas.

Monitorização	Avaliação	Reporte
<ul style="list-style-type: none"> Consiste no acompanhamento da implementação dos projectos Baseia-se num conjunto sólido de indicadores Deverá ter momentos formais (com emissão de relatórios pré-estabelecidos) Deverá ser complementada por uma monitorização ad-hoc que permita em cada momento "tirar o pulso" aos indicadores chave Terá de ser suportada por ferramenta própria 	<ul style="list-style-type: none"> Materializa-se na avaliação do impacto (output e outcome) em termos de desenvolvimento do cluster dos aeronegócios Baseia-se num conjunto sólido de indicadores comparáveis a nível internacional Deve ser realizado garantindo alguma independência relativamente à execução e à coordenação operacional Terá de ser suportada por ferramenta própria 	<ul style="list-style-type: none"> Preteende-se que as vertentes "Monitorização" e "Avaliação" possam suportar um processo de disseminação de informação aos vários stakeholders, sociedade em geral e organismos internacionais Esta informação deverá incluir: indicadores e resultados alcançados, experiências e conhecimentos acumulados, etc. Suportada por ferramenta própria e por um portal (embora não se esgote na utilização de uma ferramenta ou no portal)
NOCAN	CECAN	NOCAN

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

MINISTÉRIO DO ENSINO SUPERIOR, CIÊNCIA E INOVAÇÃO MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DO PLANEAMENTO SECRETARIA DO ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

Gabinete dos Ministros e do Secretário de Estado de Administração Pública

Portaria nº 5/2016

de 22 de Fevereiro

Nos termos do nº 2 do artigo 13º do Decreto-Lei nº 9/2013, de 26 de Fevereiro, que aprova o novo Plano de Cargos, Carreiras e Salários (PCCS) para a Administração Pública, a aprovação dos quadros de pessoal é realizada em conjunto com o diploma orgânico de cada serviço ou organismo, ou, extraordinariamente, por portaria conjunta do membro do Governo proponente e dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da Administração Pública.

A orgânica do Ministério do Ensino Superior Ciência e Inovação (MESCI), aprovado pelo Decreto-Lei nº 15/2013, de 5 de Abril, impõe, no seu artigo 23º, a aprovação quadro pessoal desse Ministério.

No entanto, acontece que até ao presente momento o quadro pessoal do MESCI ainda não foi aprovado.

Assim, nos termos do artigo 23º do Decreto-Lei nº 15/2013, de 5 de Abril, que aprova a orgânica do Ministério do Ensino Superior Ciência e Inovação (MESCI) e do nº 2 do artigo 13º do Decreto-Lei nº 9/2013, de 26 de Fevereiro, que aprova o novo Plano de Cargos, Carreiras e Salários (PCCS) para a Administração Pública, e no uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205º e pelo 3 do artigo 264º da Constituição, manda o Governo, pelos Ministros do Ensino Superior, Ciência e Inovação, Ministra das Finanças e Planeamento e pelo Secretario de Estado da Administração Pública, o seguinte:

Artigo 1º

Criação

É criado o quadro pessoal do Ministério do Ensino Superior Ciência e Inovação (MESCI), conforme os anexos I, II, III e IV ao presente diploma.

Artigo 2º

Transição

O pessoal do Ministério do Ensino Superior Ciência e Inovação (MESCI) é transitado para o novo quadro de pessoal, conforme as regras e procedimentos estabelecidos no Decreto-Lei nº 9/2013, de 26 de Fevereiro.

Artigo 3º

Entrada em vigor

Este diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

Gabinetes dos Ministros do Ensino Superior Ciência e Inovação, das Finanças e Planeamento e do Secretario de Estado de Administração Pública, na Praia, aos 8 de fevereiro de 2016. – Os Ministros, *Cristina Isabel Lopes da Silva Monteiro Duarte, António Leão Correia e Silva,* o Secretario de Estado de Administração Pública, *Romeu Fonseca Modesto*