

3. Quando a Instituição Competente de uma das Partes comunicar dados pessoais à Instituição Competente da outra Parte, serão aplicadas as leis sobre protecção de dados pela Parte que os transmitir. Em qualquer caso, esta informação deverá ser utilizada, exclusivamente e apenas, para efeitos da aplicação da presente Convenção.

4. As Instituições Competentes de ambas as Partes poderão solicitar, a qualquer momento, exames médicos, comprovativos de factos e actos que possam dar origem à aquisição, alteração, suspensão, supressão, extinção ou manutenção do direito as pensões por elas reconhecido. As despesas que, em consequência disso, ocorrerem serão restituídas, sem demora, pela Instituição Competente que solicitou o exame ou a comprovação, quando forem recebidos os documentos justificativos dessas despesas.

Artigo 29º

Regulação das divergências

1. As Autoridades Competentes, no quadro da Comissão Mista prevista no número 2º do artigo 27, deverão resolver, através de negociações, as eventuais controvérsias e as diferenças de interpretação da presente Convenção e do seu Acordo Administrativo.

2. Se as controvérsias não puderem ser resolvidas através de negociação, num prazo de seis meses a partir da data de início da mesma, estas deverão ser submetidas a uma comissão arbitral, cuja composição e procedimento serão estabelecidos, de comum acordo, entre as Partes. A decisão da comissão arbitral será obrigatória e definitiva.

CAPÍTULO II

Disposições transitórias

Artigo 30º

Contagem de períodos anteriores à vigência da Convenção

Os períodos de seguro cumpridos de acordo com a legislação de cada uma das Partes, antes da data de entrada em vigor da presente Convenção, serão considerados para a determinação do direito e do montante das pensões que forem reconhecidas em virtude da mesma.

Artigo 31º

Fatos determinantes anteriores a vigência da Convenção

1. A aplicação desta Convenção dará direito a prestações por contingências ocorridas antes da data da sua entrada em vigor. Contudo, o seu pagamento não se efectuará, em caso algum, em períodos anteriores à sua vigência, salvo se a legislação interna das Partes assim o permitir.

2. As prestações que tenham sido liquidadas por uma ou por ambas as Partes, ou os direitos a prestações que tenham sido negados antes da entrada em vigor desta Convenção, poderão ser revistos ao abrigo da mesma e de acordo com o procedimento legal estabelecido em cada Parte, a pedido dos interessados. O direito será adquirido a partir da data do requerimento, salvo disposição mais favorável da legislação dessa Parte.

3. A revisão prevista no número 2 não se verificará quando a mesma contingência tiver dado lugar ao pagamento de uma indemnização ou a um pagamento único.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 32º

Vigência da Convenção

1. A presente Convenção é estabelecida por tempo indeterminado, podendo ser denunciada, total ou parcialmente, por qualquer das Partes, através de notificação à outra. Neste caso, a sua vigência cessará ao fim de seis meses, a contar da data de entrega da referida notificação, por via diplomática.

2. Em caso de denúncia, as disposições da presente Convenção continuarão a ser aplicáveis aos direitos adquiridos ao abrigo da mesma. As Partes também acordarão as medidas que garantam os direitos em processo de reconhecimento, decorrentes dos períodos de seguro cumpridos antes da data de cessação da vigência desta Convenção.

3. Em caso de denúncia, não obstante as disposições restritivas eventualmente previstas na legislação das Partes para os casos de residência de um beneficiário no estrangeiro, as disposições da presente Convenção continuarão a ser aplicadas aos direitos concedidos ao seu abrigo.

Artigo 33º

Entrada em vigor

A presente Convenção entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte ao mês em que cada Parte tenha recebido, da outra Parte, notificação escrita de que foram cumpridos todos os requisitos regulamentares e constitucionais para a entrada em vigor da Convenção.

A presente Convenção será aplicável a partir da data de entrada em vigor do Acordo Administrativo.

E fazendo fé do atrás exposto, os representantes autorizados de ambas as Partes assinam a presente Convenção.

Assinada na Praia, no dia 23 de Novembro de 2012, em dois exemplares, nas línguas portuguesa e espanhola, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pela República de Cabo Verde, *José Luís Rocha*, Secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros

Pelo Reino de Espanha, *Gonzalo de Benito Secades*, Secretário de Estado dos Assuntos Exteriores

—oço—

CONSELHO DE MINISTROS

Resolução n.º 69/2013

de 22 de Maio

O sistema de transportes é uma condição necessária para o desenvolvimento socioeconómico de um país arquipelágico como Cabo Verde devendo contribuir para a satisfação das necessidades de mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, potenciar os objetivos nacionais de desenvolvimento económico e social, a equidade, o ordenamento do território e a coesão territorial.

Nos termos do Programa do Governo para a VIII Legislatura, do Plano Estratégico de Transportes e do Documento de Estratégia de Crescimento e Redução da Pobreza III (2012-2016), o sistema de transportes constitui uma prioridade maior dada a sua importância para a agenda de construir uma economia dinâmica, competitiva e inovadora com prosperidade partilhada por todos.

As grandes opções estratégicas do Governo para o sector dos transportes estão apoiadas nos seguintes pilares: *Governança, Portos e Transportes marítimos; Transporte aéreo, Aeroportos e Navegação Aérea; Estradas e Sistemas de transporte rodoviário.*

Para cumprir esse desiderato o MIEM enquanto órgão governamental responsável para a execução da política e estratégia de transportes do país, deve assegurar a articulação dos diferentes modos de forma a promover um uso racional do sistema de transportes, cabendo à intermodalidade um papel de primeira importância no sistema cumprindo deste modo a função de proporcionar uma boa acessibilidade das pessoas e bens em condições de segurança, inclusividade e qualidade.

Pretende-se ainda incrementar a participação do sector privado no esforço de investimento e de regulação do sector.

De modo a apoiar o Governo em todas as matérias relacionadas com a política de transportes foi criado no MIEM a Direcção Geral de Mobilidade e Transportes enquanto serviço central responsável pela execução da política e estratégia de transportes do país, visando a satisfação das necessidades de mobilidade de pessoas e bens, com promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores de entre outras atribuições.

A Carta de Política de Transportes contém acções e projectos já em curso de implementação. A planificação, o seguimento e a avaliação das acções nela propostas serão traduzidas num Plano de Acção 2013-2016, a ser aprovado pelo Governo.

Assim:

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

Artigo 1.º

Aprovação

A presente Resolução aprova a Carta de Política de Transportes (CPT), que baixa em anexo e dela faz parte integrante.

Artigo 2.º

Plano de acção

A CPT é dotada de um Plano de Acção a ser aprovada em Conselho de Ministros, no prazo de 60 (sessenta) dias após a data de publicação da presente Resolução.

Artigo 3.º

Implementação, seguimento e avaliação

1. O Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima é o departamento governamental responsável pela implementação da CPT.

2. Para além dos mecanismos e seguimento e avaliação previstos na CPT, o membro do Governo responsável

pelas Infra-estruturas e Economia Marítima informa o Conselho de Ministros, cada 180 (cento e oitenta) dias, do estado de implementação da CPT e respectivo Plano de Acção.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

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

Aprovada em Conselho de Ministros de 2 de Maio de 2013.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

CARTA DE POLÍTICA DE TRANSPORTES

No Quadro da Agenda de Transformação e do DECRP III, Reformar para Edificar o Sistema de Transportes em Cabo Verde

1. Introdução

A Carta de Política dos Transportes é um documento que sintetiza as opções estratégicas do Governo para o horizonte 2013-2020 no domínio dos transportes, visando contribuir para a competitividade da economia nacional, a coesão territorial, a melhoria dos níveis de acessibilidade e mobilidade e, consequentemente, o alargamento das oportunidades económicas e a melhoria das condições de vida das cabo-verdianas e dos cabo-verdianos. Visa, igualmente, permitir uma melhor integração do país no contexto da economia mundial e regional e, dessa forma, contornar a reduzida dimensão que caracteriza o mercado nacional.

Pretende-se, igualmente, que seja um instrumento de diálogo e de compromisso com os parceiros internos e externos no que diz respeito às reformas a serem introduzidas no sector e aos investimentos a serem efetivados.

A Carta de Política de Transportes será dotada de um Plano de Acção, através da qual a implementação das acções e dos projetos nela elencados serão cronometrados, orçamentados e os responsáveis pela sua concretização identificados.

A Carta de Política de Transportes orientará as acções do Governo, fundamentalmente, através do Ministério das Infraestruturas e Economia Marítima que tutela as áreas das infraestruturas, telecomunicações, economia marítima e dos transportes.

A Carta de Política de Transportes também implica o envolvimento de outros ministérios, especialmente, o Ministério do Ambiente, Habitação e Ordenamento do Território, responsável pelo sector do planeamento, ordenamento do território e do desenvolvimento local e regional, o Ministério das Finanças e Planeamento, responsável pela condução das privatizações e guardiã das acções do Estado nas empresas de capital público e misto, pela arbitragem dos recursos públicos, pela política fiscal, o Ministério do Turismo Indústria e Energia, responsável pelas políticas económicas em geral, do turismo, do comércio, da indústria e da energia, bem assim os Ministérios de Educação, do Desenvolvimento de Recursos Humanos, do Ensino Superior, da Administração Interna e da Defesa Nacional, responsáveis respetivamente

pela formação e capacitação dos recursos humanos, pela regulação e regulamentação das relações de trabalho, pela segurança interna, viação e segurança rodoviária e marítima e pela defesa e segurança nacional.

Para que tal desiderato seja possível, impõe-se acelerar o ritmo de transformação da economia nacional, alargar as áreas de participação do sector privado e os espaços de parceria e de conjugação de esforços entre os sectores público e o privado, nacional e estrangeiro. Os importantes investimentos realizados pelo Estado na infraestruturização do país nos últimos doze anos devem ser traduzidos em maiores oportunidades económicas, atracção de investimentos privados e consequente geração de emprego e riqueza.

1.1- Enquadramento

Os Sistemas de Transporte constituem um elemento vital no processo de desenvolvimento dos países e regiões pela sua função de permitir a circulação de pessoas e bens a nível interno e nas ligações com o exterior. O crescimento e desenvolvimento socioeconómico de um país ou uma região dependem fortemente da qualidade do sistema de transportes de que possui e das redes onde é feita a ligação entre os diferentes modos. Estas redes desempenham um papel crucial na melhoria destes sistemas, promovendo a movimentação eficiente das mercadorias, a competitividade e a otimização dos fluxos.

A localização geográfica do país, ponto de cruzamento de rotas atlânticas comerciais e de recreio, a dimensão da nossa zona económica exclusiva (ZEE superior a 700 mil km², quase 200 vezes maior do que a superfície emersa), o clima ameno, a estabilidade política e social, a paisagem, o património histórico e o já elevado grau de formação e capacidade técnica dos quadros nacionais, constituem os principais recursos que sustentam o processo de desenvolvimento acelerado que o país conheceu nos últimos anos.

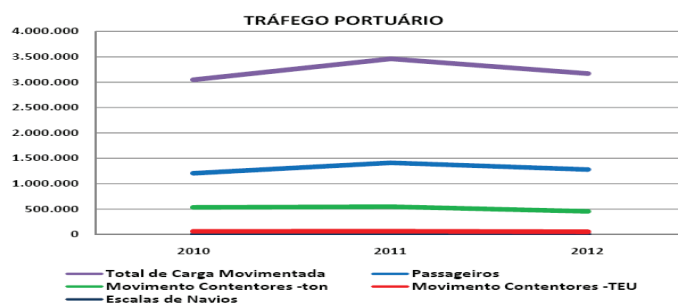
O sistema de transportes é uma condição necessária para o desenvolvimento, mas não é suficiente. A articulação entre o sistema de transportes e o desenvolvimento económico é um equilíbrio difícil de gerir, mas absolutamente necessário para a edificação de fatores de competitividade. Se o investimento não racional constitui certamente desperdício de recursos, o investimento insuficiente constitui um fator de entrave ao desenvolvimento, daí a dimensão do desafio.

2. Sistema de Transportes em Cabo Verde

Os países pequenos, insulares e fracamente dotados de recursos naturais, como é o caso de Cabo Verde, enfrentam e sempre enfrentarão sérios desafios em termos de políticas públicas que promovam a adequação dos serviços de transporte às necessidades estratégicas do País.

Em Cabo Verde, um país arquipélago, composto por 9 ilhas habitadas, edificar um sistema eficiente de transporte, quer dentro de cada ilha, quer entre as ilhas, quer ainda entre o arquipélago e o mundo exterior, constitui um imperativo não apenas para satisfazer as necessidades económicas, mas sobretudo por razões humanitárias, de saúde, de proteção civil, por razões sociais e de direito e, ainda, por razões associadas à organização política e administrativa do território.

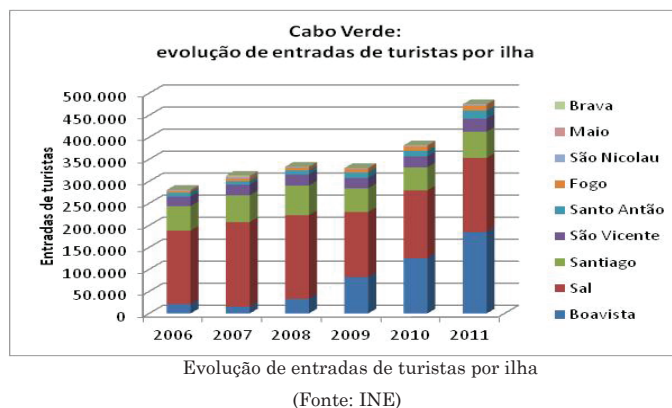
Conforme se apresenta abaixo, o tráfego portuário de passageiros e cargas no país de 2010 a 2012, apesar de ligeiro aumento em 2011, tem mantido estável.



O tráfego aeroportuário entre 2010 e 2011 apresenta globalmente uma variação positiva, com destaque para o aeroporto da Boavista (33%), seguido de Maio (13%) e Sal (11%).

AEROPORTOS	2010			2011			TOTAL		Variação 11/10.
	P.Emb.	P.Des.	Transito	P.Emb.	P.Des.	Transito	2010	2011	
AIAC - Sal	271.136	269.487	64.991	288.534	287.789	93.538	605.614	669.861	11%
AIDP - Praia	252.129	251.531	3.145	263.595	264.900	2.220	506.805	530.715	5%
AIAP - Boavista	129.508	128.151	28073	182.471	182.519	15750	285.732	380.740	33%
AIAC - S. Vicente	94.655	95.854	13	98.394	98.168	304	190.522	196.866	3%
AD - Fogo	36.069	33.041	49	36.662	34.373	16	69.159	71.051	3%
AD - S. Nicolau	12.968	12.725	241	13.551	12.967	141	25.934	26.659	3%
AD - Maio	8.681	8.132	123	9.825	9.363	21	16.936	19.209	13%
TOTAL	805.146	798.921	96.635	893.032	890.079	111.990	1.700.702	1.895.101	11,40%

Por outro lado, o movimento de turistas no país, um dos principais impulsionadores do crescimento do sistema de transportes, apresenta uma tendência crescente desde 2006, com destaque para as ilhas da Boavista e do Sal (mais de 50%).



(Fonte: INE)

O sistema de mobilidade e acessibilidades que se espera existir no horizonte 2020 terá como características principais: i) garantir níveis de acessibilidade externa e interna que contribuam para a viabilização de um modelo de especialização da economia de serviços internacionais, nomeadamente o turismo, principal fator de crescimento da economia nacional; ii) assegurar a coesão social e territorial num quadro de desenvolvimento sustentável e capaz de integrar o país na economia regional e mundial e contribuir para a ligação de Cabo Verde com a sua diáspora; iii) contribuir para garantir a igualdade de oportunidades de acesso à educação, saúde, oportunidades económicas, bens e serviços; iv) ser mais sustentável do ponto de vista ambiental, financeiro e social; v) potenciar o desenvolvimento; vi) reforçar o papel principal Estado no planeamento e dotação de infraestruturas, na regulação económica e técnica, na fiscalização e na supressão de falhas de mercado; vii) atingir níveis de eficiência

energética, ambiental e de segurança compatíveis com as melhores práticas e com as características de um país de acolhimento e prestação de serviços.

Estes princípios estão plasmados em vários documentos de política nacional, nomeadamente no Programa do Governo, no Plano Estratégico de Transportes 2008-2020 e na Estratégia de Crescimento e Redução da Pobreza III (2012-2016).

Viabilizar a aplicação destes princípios constitui um enorme desafio. Em especial quando se tem presente a dispersão geográfica do país que tem menos de 500 mil habitantes espalhados de forma assimétrica por 9 ilhas, cada uma exigindo uma dotação de infraestruturas e serviços de transporte que nunca poderão ter uma justificação baseada apenas em critérios de rentabilidade financeira.

Cabe ao MIEM, enquanto departamento governamental com responsabilidade de tutela dos sectores das infraestruturas e transportes, orientar estrategicamente o sector através da formulação, implementação e avaliação contínua de políticas públicas, organizar os recursos institucionais, técnicos, tecnológicos, humanos e financeiros visando assegurar que esse sistema satisfaça, de forma sustentável e economicamente eficiente, as necessidades de mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, potenciando os objetivos nacionais de desenvolvimento económico e social, de equidade, de ordenamento do território e de coesão territorial.

3. A Importância das Reformas no Sistema de Transportes

A Agenda de Transformação, aprovada pelo Governo em 2003, identificou a premência de edificação de um sistema de transportes eficiente e regular, como pilar essencial à integração do mercado nacional e integração de Cabo Verde na economia global; ainda, anunciou a intenção de transformar Cabo Verde num Hub aéreo e marítimo, um Gateway de/para África. Era mister mobilizar os recursos necessários à modernização das infraestruturas aeroportuárias, portuárias e rodoviárias, melhorar a regulação e formar os recursos humanos. Para isso, e estando essa etapa praticamente concluída, as reformas institucionais e a aposta na mudança do paradigma de gestão das infraestruturas, com maior implicação do sector privado, tanto a nível dos investimentos como da gestão, impõe-se como necessária e deve constituir prioridade da ação governativa, nos próximos três anos.

Nesta nova fase de desenvolvimento do país e face aos desafios de competitividade da economia nacional, torna-se de importância relevante que o Sistema de Transportes seja eficiente e com metas de uma economia sustentável de crescimento acelerado, assente na inovação e na prestação internacional de serviços e que garanta a melhoria do nível e qualidade de vida dos cidadãos numa sociedade moderna e inclusiva a viver num território onde a descontinuidade geográfica não inibe a igualdade de oportunidades.

Um Sistema de Transportes dotado de infraestruturas adequadas e bem geridas e de meios e serviços de transportes com os mais elevados padrões de qualidade e eficiência. A consecução desse desígnio nacional implica:

- 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 forma a promover um uso racional do sistema de transportes, cabendo à intermodalidade um papel de primeira importância;
- A articulação da construção das infraestruturas com a política de desenvolvimento em geral, bem como, em particular, com as políticas de ordenamento do território, de energia e de preservação do ambiente;
- A gestão eficiente e otimizada dessas infraestruturas, não permitindo a sua degradação prematura devido a insuficiências no sistema de manutenção e evitando investimentos supérfluos;
- O cumprimento efetivo, pelos sistemas de transportes rodoviários, marítimo e aéreo, da função de proporcionar uma boa acessibilidade das pessoas aos bens e serviços sociais de que necessitam – emprego, escola, lazer, infraestruturas sociais – em condições de segurança, inclusividade e qualidade;
- A circulação das mercadorias em condições de fiabilidade, segurança e eficiência económica, promovendo as escolhas modais mais adequadas à realidade do país.

E ainda,

- Modernizar e qualificar as instituições e os recursos humanos;
- Melhorar a capacidade de planeamento e a capacidade de financiamento endógeno das políticas do sector;
- Incrementar a participação do sector privado no esforço de investimento;
- Reforçar a regulação (económica, segurança, qualidade, conforto e preço justo).

O ponto de partida atual tem pontos fortes e fracos:

Pontos Fortes

- O país está, de forma geral, bem dotado de infraestruturas rodoviárias;
- Todas as ilhas têm, pelo menos, um porto, apresentando os três portos internacionais (Praia, Mindelo e Sal) as condições mínimas para uma boa operação;

- O sistema de informação portuária está em desenvolvimento, devendo caminhar de forma rápida para um modelo de Janela Única Portuária (JUP);
- A rede de aeroportos assegura uma boa cobertura do país (apenas duas ilhas não dispõem de aeroportos certificados) e a empresa que os gere – ASA – apresenta elevada qualidade de gestão e forte solidez financeira;
- Ao nível da governância do sector, o sistema de gestão rodoviária que tem como pilares (i) um Fundo Rodoviário de segunda geração (FAMR), alimentado por uma taxa que incide sobre o preço dos combustíveis e (ii) um Instituto de Estradas a quem compete a gestão do domínio público rodoviário, o planeamento da rede, assegurar a manutenção da rede nacional e a coordenação de todas as obras rodoviárias, está juridicamente estabelecido e funcionalmente operacional, com resultados que mostram já o sucesso da sua criação.

Pontos Fracos

- A articulação dos portos com os restantes modos de transporte é ainda deficiente, dificultando o funcionamento de uma cadeia logística moderna;
- O transporte marítimo inter-ilhas, indispensável para assegurar o desenvolvimento equilibrado de todo o espaço nacional, continua com enormes deficiências, não permitindo assegurar a fiabilidade das ligações entre ilhas nem a prática de preços generalizados de transporte marítimo economicamente eficientes. Após a liquidação da empresa pública Arca Verde o mercado não conseguiu reagir como então foi previsto, mantendo-se a operar um conjunto de empresas de pequenas dimensões com métodos de gestão ultrapassados e frotas envelhecidas e mal mantidas;
- A articulação entre as políticas de transportes e as de ordenamento do território, de ambiente e de energia apresentam deficiências;
- Existem áreas rurais ainda mal cobertas por infraestruturas rodoviárias que garantam a passibilidade durante todo o ano, agravando as assimetrias socioeconómicas e a desigualdade de oportunidades para todos os cidadãos;
- A situação financeira de algumas empresas estatais do sector (TACV e, de forma menos grave, a ENAPOR) é muito preocupante, caracterizando-se pela descapitalização e endividamento, com tendência para agravar-se fortemente se nada for feito.

4. As Grandes Opções Estratégicas

Governança e Questões Transversais

- Criar a Direção Geral de Mobilidade e Transportes no Ministério das Infraestruturas e Economia Marítima, com a missão de apoiar na definição de políticas e na coordenação geral do sector;
- Garantir, nos processos de decisão relativos à seleção de investimentos e à operacionalização de sistemas de transporte, uma adequada articulação com as autoridades que tutelam o ordenamento do território, o ambiente e o desenvolvimento económico;
- Garantir que a decisão sobre investimentos seja sempre baseada em critérios de racionalidade económica e social;
- Manter uma perspectiva de equidade e de coesão territorial e social nas escolhas de investimento;
- Promover o envolvimento do sector privado na construção e na exploração dos sistemas de transporte;
- Consolidar o stock da dívida das empresas públicas de transportes em situação mais difícil e encontrar formas de o minimizar;
- Estancar o crescimento do endividamento das empresas públicas em pior situação financeira;
- Passar da tradicional visão modal que tem presidido as decisões de investimento, para uma perspectiva sistémica que valoriza a coerência e as complementaridades das redes e dos sistemas de transporte ao nível local, regional e nacional.
- Adequar o capital humano às necessidades do Sector dos Transportes, através do reforço da formação profissional do sector marítimo e portuário, aéreo e rodoviário, com especial enfoque nos domínios do planeamento, da gestão, da regulação e regulamentação e de contratação internacional de serviços e parcerias.

Portos e Transportes Marítimos

- Capacitar e dotar o Instituto Marítimo e Portuário dos meios necessários para desempenhar plenamente a sua função de regulador económico do sector;
- Continuar a melhorar a segurança nas operações marítimas, através da sinalização das áreas de manobra portuária, da terceirização de serviços de segurança marítima por licenciamento e concessão, instalação de dois centros de controlo marítimo (Barlavento e Sotavento) para garantir a vigilância dos navios na nossa ZEE e reforço dos meios da Guarda Costeira e alargamento e otimização

dos meios dos diferentes Estados envolvidos na segurança da navegação marítima e combate aos tráficos e outros atos ilícitos no Atlântico;

- Regulamentar o Código Marítimo, a lei de Portos e a Lei do domínio público marítimo;
- Aprovar os Planos de Contingência requeridos para a segurança das operações marítimas, qualquer que seja a sua natureza;
- Modernizar o quadro institucional do sector tendo em vista permitir e promover o envolvimento do sector privado na atividade portuária sob a forma de licença ou de concessão;
- Transformar a ENAPOR em empresa concessionária de todos os portos de Cabo Verde, com a missão de subconcessionar atividades ou terminais a empresas privadas;
- Fixar por lei a estrutura e o funcionamento do sistema portuário nacional;
- Promover a construção e operacionalização de plataformas logísticas que permitam a boa articulação modal e o desenvolvimento de atividades de valor acrescentado associadas aos portos;
- Delimitar e regulamentar as áreas de jurisdição portuária, visando assegurar a sua utilização e gestão de acordo com os planos de ordenamento, expansão e de logística portuária ou intermodal.
- Continuar os processos de modernização e expansão das infraestruturas portuárias, no quadro das estratégias definidas para cada um dos portos e para o sistema portuário nacional no seu todo, de acordo com o estabelecido nos Planos Diretores;
- Promover a integração dos portos com os centros urbanos onde se inserem, desenvolvendo o diálogo e a concertação com o respetivo poder local, potenciando a contribuição do comércio marítimo para o desenvolvimento das economias locais, sobretudo do turismo de cruzeiros e economia criativa;
- Instituir a marca “Portos de Cabo Verde” como elemento do marketing dos portos nacionais;
- Incentivar os esforços que vêm sendo desenvolvidos pela ENAPOR no sentido de aumentar a carga marítima e de promover o transporte marítimo, nomeadamente através da transformação do sistema portuário nacional em hub dos tráfegos de/para África;
- Implementar a JUP (Janela Única Portuária) em todos os portos, com prioridade para os portos internacionais, visando reduzir os procedimentos e a burocracia e melhorar o atendimento e ambiente de negócio, para além de aumentar a transparência e a segurança dos processos administrativos e do negócio portuário;
- Estudar e implementar o melhor modelo tarifário orientado pela procura permanente de sustentabilidade e da competitividade do sistema portuário nacional;
- Promover a reorganização das empresas existentes e com potencial de crescimento e modernização e atrair novos operadores de transporte marítimo com know-how e capacidade de financiamento para a operação de transporte inter-ilhas, dotando o subsector de dimensão, frota e capacidade técnica adequados e capacidade de explorar o potencial intermodal que a estrutura dos sistemas portuário e aeroportuário, a dinâmica da mobilidade interna, o turismo interno e internacional proporcionam;
- Definir, em relação ao transporte marítimo inter-ilhas, as Obrigações de Serviço Público de Transporte (OSP), na perspetiva de desenvolvimento da intermodalidade, com base em estudos que determinem o serviço mínimo de transportes marítimos para pares de ilhas e conjunto do país, ancorado num quadro de regulação eficiente.
- Instituir um mecanismo institucional de concertação permanente intermodal (equipa de responsáveis de instituições de transportes, câmaras municipais, operadores, etc), responsável pela conceção/proposição de horários dos vários modos de forma a permitir, lá onde for possível, a interligação eficiente de pessoas e bens intra-modos, na circulação inter-ilhas;
- Criar plataforma web de comunicação, um portal de viagem que permite as pessoas acederem às informações corretas sobre serviços inter-ilhas, horários marítimos e aéreos, itinerários, conexões etc.
- Desenvolver um sistema estatístico que documente o movimento de navios inter-ilhas, passageiros e carga;
- Incentivar a criação de empresas logísticas que intermediarão todo o processo de expedição/receção e pagamentos às entidades das operações portuárias de cabotagem, reduzindo o número de interlocutores que relaciona com os portos;
- Rever o sistema de provisão de serviço público de transporte marítimo (frequência) nas chamadas linhas deficitários e de subsidiação.

Transporte Aéreo, Aeroportos e Navegação Aérea

- Realizar uma análise de todo o sistema de transportes aéreos, visando avaliar a sua adequação e pertinência face aos desafios e à orientação estratégica do país, como uma ponte e prestador de serviços; · Aprovar a Política Comercial aérea de Cabo Verde e alargar os Acordos de Serviço Aéreo visando

atrair outras companhias aéreas para Cabo Verde e a promover maior diversidade de oferta de serviços de transporte aéreo doméstico, regional e internacional;

- Desenvolver ofensivas diplomáticas visando a retoma da negociação de um Acordo Multilateral de Céu Aberto com a União Europeia como medida de grande relevância para o crescimento do tráfego aéreo entre Cabo Verde e Europa e a criação de condições para o projeto Cabo Verde Gateway de/e para África;
- Reforçar os acordos aéreos e assegurar os certificados que permitem as companhias de registo cabo-verdiano aceder aos espaços aéreos norte-americano e brasileiro como elemento da estratégia de crescimento do tráfego aéreo entre Cabo Verde e os três continentes, europeu, africano e americano;
- Reforçar a capacidade da Agência de Aviação Civil no domínio da regulação económica e manter os níveis adequados de supervisão da segurança operacional (safety e security);
- Definir, por lei, o sistema aeroportuário nacional e dotar cada um dos aeroportos de um Master Plan que deverá determinar a sua missão e os critérios do seu desenvolvimento;
- Instituir a Taxa de Segurança para cobrir os custos resultantes dos investimentos nos aeroportos visando prevenir atos de intervenção ilícita contra a segurança da aviação civil, libertando recursos das operadoras para o financiamento da OSP;
- Melhorar globalmente a qualidade de serviço nos aeroportos nacionais e instituir o sistema de atribuição de slots (faixas horárias) visando a otimização das infraestruturas aeroportuárias e dos serviços de navegação aérea;
- Preparar um programa urgente (até finais de Julho de 2013) de reestruturação dos TACV tendo em vista a importância do transporte aéreo nas relações entre as ilhas e nas ligações com as comunidades nacionais da diáspora, independentemente do modelo empresarial que venha a ser decidido;
- Avançar imediatamente (até Dezembro de 2013) com o spin-off da atividade de handling e de manutenção (até o primeiro semestre de 2014), através da regulamentação da atividade de assistência em escala e da atração de investimento privado nessas áreas de negócio até então assegurados em quase monopólio pela TACV;
- Mobilizar parceiros para a viabilização da TACV, enquanto transportadora aérea doméstica, regional e internacional (mercados turístico e da diáspora);

- Quantificar o nível de envolvimento do Orçamento de Estado necessário para o cumprimento de Obrigações de Serviço Público no transporte aéreo inter-ilhas, identificar as fontes de financiamento menos onerosas para o tesouro, quantificar os ganhos/efeitos positivos na economia e preparar a contratualização destes serviços com os operadores;
- Modernizar o quadro institucional do sector aeroportuário, tendo em vista permitir e promover o envolvimento do sector privado na atividade aeroportuária, sob a forma de licença ou de concessão;
- Transformar a ASA em empresa concessionária de todos os aeroportos de Cabo Verde, com a missão de gerir a Região de Informação de Voo de Cabo Verde (FIR Oceânica do Sal), os aeroportos internacionais e nacionais e, eventualmente, de acordo com as recomendações dos estudos de avaliação de áreas com potencial de atracção do investimento privado, subconcessionar ou licenciar atividades, gestão de infraestruturas, serviços ou terminais a operadores privados;
- Regulamentar e promover a aviação recreativa nos aeroportos de menor densidade de tráfego e/ou de acordo com a procura privada;
- Mobilizar parcerias para a instalação em Cabo Verde de uma capacidade de formação permanente, modal e on-job training, tendo em vista não só as necessidades de Cabo Verde, como também capturar mercados da África Ocidental e dos países de língua portuguesa, rentabilizando assim a capacidade instalada e o know-how, aproveitando a boa localização geográfica, as condições climáticas e a estabilidade social;
- Priorizar os investimentos na rede aeroportuária que serve a integração da economia cabo-verdiana nos negócios internacionais, o desenvolvimento do turismo e das atividades com potencial de aumentar a exportação e contribuição para o PIB, sem prejuízo da atenção que merece toda a rede aeroportuária nacional, visando dotá-la de condições essenciais de segurança e conforto.

Estradas e Sistemas de Transporte Rodoviário

- Revisitar e adequar o quadro geral das concessões de transporte público coletivo rodoviário urbano, com enfoque na definição das Obrigações de Serviço Público (OSP) e na identificação de formas modernas e alternativas de as financiar, em contraste com o anterior paradigma de subsidiação através de subsídios retirados da fiscalidade geral;
- Promover a criação de autoridades ordenadoras do sistema de transporte pelo menos nas cidades de Praia e Mindelo;

- Promover o papel dos cidadãos enquanto parceiros das escolhas entre soluções de transporte, em especial em todas as decisões vocacionadas para a promoção do transporte público;
- Promover a utilização de sistemas de bilhética e de integração tarifária que facilitem a utilização do transporte público;
- Dotar o país, em articulação com as autoridades municipais, de um Plano Nacional de Mobilidade e Acessibilidade;
- Estudar continuamente mecanismos mais eficientes de gestão e financiamento da rede rodoviária nacional, nomeadamente aquelas que permitam a constituição de mecanismos unificados de financiamento da rede de estradas nacionais e municipais;
- Adotar medidas visando reduzir os níveis de sinistralidade nas estradas nacionais e melhorar os níveis de segurança pela via da melhoria das condições da rede viária e do comportamento dos utilizadores das mesmas e da capacidade de fiscalização e vigilância das estradas e dos códigos;
- Constituir um Fundo de Emergência visando garantir a capacidade de intervenção imediata em situações de catástrofe ou fenómenos naturais extremos, tendo em atenção as características orográficas do país e das estradas nacionais;
- Instituir como instrumento de gestão e monitoramento, o Sistema de Informação e Apoio à gestão das estradas nacionais;
- Colaborar com as autoridades municipais na Introdução de uma rede de transporte coletivo urbano de passageiros (com paragens e terminais), nas principais cidades do país;
- Colaborar na Implementação do serviço público de transporte coletivo urbano e do serviço expresso de autocarros de/e para o aeroporto;
- Trabalhar em conjunto com várias instituições relevantes na criação/finalização dos parques, paragens de viaturas, vias, sinalização e ordenamento geral nos portos e aeroportos, nas cidades e povoações, para facilitação da circulação de pessoas e bens pelas plataformas e espaços das ilhas;
- Promover, em concertação com as autoridades locais, a construção de terminais de passageiros na Cidade da Praia e no interior de Santiago, com vista a melhorar o sistema de trânsito na ilha, sobretudo na capital.

5. Principais Resultados Esperados

Em matéria de Governação

- Melhorada globalmente a coerência e a integração do Sistema de Transportes a nível nacional, assegurando a ligação do país e deste com

a diáspora cabo-verdiana com melhor qualidade e eficiência e posicionando-se para tirar proveito do crescimento do mercado turístico e do fluxo de passageiros e carga entre a Europa e a América Latina, e entre estes e o continente africano;

- Melhorada a Regulação técnica, de segurança e económica em todos os subsistemas de transportes e capacidade de fiscalização e controlo reforçadas nos planos institucional, regulamentar, de recursos humanos e financeiros;
- Instituída a DGTM e reforçada a capacidade do MIEM coordenar e monitorar a organização, o desempenho e o desenvolvimento do sistema de transportes, sobretudo o inter-ilhas;
- Instituída uma entidade reguladora independente no sector marítimo-portuário eficiente, facilitador e garantidor de segurança e sã concorrência no negócio marítimo;
- Revistas as missões da ASA e da Enapor e contratualizada a gestão com as duas principais empresas do sector de transportes do país, através da concessão da gestão das infraestruturas e dos serviços nelas prestadas, podendo as operações serem subconcessionadas ou licenciadas a terceiros;
- Portos e aeroportos nacionais dotados de Planos Diretores;
- Instituídos mecanismos de gestão otimizada das infraestruturas, através da atribuição de faixas horárias;
- Aprovada a Política Comercial Aérea e o Sistema Aeroportuário nacional;
- Indústria de transporte em Cabo Verde, com melhor capacidade de planeamento e gestão;
- Mobilizados parceiros externos para a instalação de uma capacidade de manutenção (soft e em linha) em Cabo Verde visando captar procuras existentes na nossa sub-região e no Atlântico Medio-Sul;
- Instalada uma capacidade de formação e capacitação permanente dos recursos humanos no domínio dos transportes aéreo e melhorada a capacidade instalada no domínio dos transportes marítimos;
- Criada e aprovada a estratégia de negociação do Acordo de Céu Aberto com a União Europeia.

Em matéria de Portos e Transportes Marítimos

- Implementada a Lei de Portos e o respectivo Regulamento aprovados em 2010 e criadas as condições para a efetiva privatização de um conjunto de operações portuárias, através do licenciamento e da concessão de serviços portuários;

- Melhorada a qualidade e a regularidade da ligação marítima inter-ilhas em todos os portos de Cabo Verde com RO/RO;
- Instituída a Obrigação de Serviço Público nos transportes marítimos com financiamento público;
- Revistos, otimizados e tornados competitivos os modelos tarifários da Enapor
- Intermodalidade marítima/aérea instituído entre pelo menos seis ilhas;

Em matéria de Transporte Aéreo, Aeroportos e Navegação Aérea

- Criada a nova empresa de Assistência em Escala, no quadro do início da reestruturação da TACV;
- Reestruturado e revisto o modelo de negócio da TACV;
- Instituída a Taxa de Segurança Aeroportuária;
- Instituída a Obrigação de Serviço Público nos transportes aéreos com financiamento público;
- Intermodalidade marítima/aérea instituído entre pelo menos seis ilhas;
- Revistos, otimizados e tornados competitivos os modelos tarifários da ASA

Em matéria de Estradas e Sistemas de Transporte Rodoviário

- Base de Dados de gestão das estradas nacionais concluída, operacional e utilizada como instrumento de apoio ao planeamento e gestão da rede de estradas nacionais;

- Plano Rodoviário Nacional em curso de implementação e reduzidos os níveis de sinistralidade nas estradas nacionais e de danos causadas nas infraestruturas;
- Mais de 70% de Estradas Nacionais cobertas por contrato de gestão e manutenção e instituído o Fundo de Emergência;

6. Meios de Verificação da Implementação da CPT e respetivo Plano de Ação (PA)

1. Relatórios, Instrumentos de Gestão e Contas de instituições públicas (Serviços e Empresas) e privadas e associativas;
2. Relatórios de Implementação do DECRPIII;
3. Diplomas legais aprovados, bem como normas e mecanismos de gestão instituídos;
4. Planos anuais de avaliação do Plano de Ação que operacionaliza a CPT;
5. Inquéritos e sondagens a utilizadores e consumidores;
6. Outros.

7. Entidade Responsável pela Implementação da CPT e respetivo PA

Ministério das Infraestruturas e Economia Marítima, através da DGPOG, da DGTM em coordenação com as Entidades Reguladoras e Empresas do sector, públicas e privadas e demais estruturas da administração do Estado.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*



I SÉRIE BOLETIM OFICIAL

Registo legal, n.º 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: 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 / 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.