



PEDS

Plano
Estratégico de
Desenvolvimento
Sustentável



3^o PILAR
AMBIENTE
ENVIRONMENT



ÍNDICE

1 FOMENTAR A COESÃO TERRITORIAL, A QUALIDADE E SUSTENTABILIDADE URBANAS, A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL, A AÇÃO CLIMÁTICA E A RESILIÊNCIA E VALORIZAR A BIODIVERSIDADE E A GEODIVERSIDADE.....	4
1.1.1 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E LOCAL.....	5
1.1.2 DESENVOLVIMENTO URBANO E GESTÃO DE TERRITÓRIO.....	7
1.2 INFRAESTRUTURAS PÚBLICAS.....	8
1.3 ACESSIBILIDADES, CONECTIVIDADE INTERNA E INTERNACIONAL.....	9
1.3.1 TRANSPOSTES MARÍTIMOS.....	10
1.3.2 TRANSPOSTES AÉREOS.....	11
1.4 AMBIENTE, BIODIVERSIDADE E GEODIVERSIDADE	13
1.5 ÁGUA E SANEAMENTO.....	14
1.6 AÇÃO CLIMÁTICA E RESILIÊNCIA.....	17

1 FOMENTAR A COESÃO TERRITORIAL, A QUALIDADE E SUSTENTABILIDADE URBANAS, A SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL, A AÇÃO CLIMÁTICA E A RESILIÊNCIA E VALORIZAR A BIODIVERSIDADE E A GEODIVERSIDADE

ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESCENTRALIZAÇÃO

A Estratégia Nacional de Descentralização tem como meta principal a reforma do Estado com a transferência de competências e recursos do Governo Central para as Autarquias Locais e Organizações da Sociedade Civil em busca de uma melhor distribuição das funções e recursos públicos, visando o empoderamento das populações e das suas comunidades. Ela deverá ser efetivada com recurso à Descentralização administrativa, Descentralização financeira, Desconcentração administrativa, Modernização administrativa autárquica, Participação dos cidadãos na vida pública e Prestação de Contas”.

Descentralização administrativa

A descentralização administrativa na perspetiva de se materializar a coesão territorial é concebida e executada com a finalidade de proporcionar, a cada indivíduo, a cada comunidade, oportunidades semelhantes, no resultado, e, por esta via, reduzir as desigualdades regional e municipal. As transferências, entre os diferentes escalões do poder, de competências administrativas, de funções executivas e de recursos são a via pela qual tais objetivos serão alcançados porquanto dotam as autoridades regionais e municipais de capacidades, formais e materiais, para responder às aspirações, às exigências diferenciadas, localmente expressas. Nesta perspetiva, o Governo pretende, com a descentralização, se tornar mais eficiente e oferecer, a custos reduzidos, os serviços de que a população necessita. Por esta razão, a descentralização administrativa prevista no âmbito do PEDS II engloba, também, transferências de funções às estruturas da sociedade civil e isso até aos grupos e organizações de raiz comunitária.

Descentralização financeira

Pela via da descentralização financeira, o Governo transfere às autarquias competências de arrecadação de receitas, processos e procedimentos de arrecadação de recursos, etc. Contudo, porque a capacidade de arrecadação de receitas é bastante diferenciada,

gerando, esta disparidade, o agravamento da desigualdade entre regiões e entre municípios, o Governo recorrerá ao Fundo de Coesão Territorial como fator de nivelamento utilizando, para o efeito, o Índice Sintético de Desenvolvimento Local, para redistribuir as parcelas do Fundo tendo como critério a posição inversa no ranking do referido índice para fixar o valor da fração que cada município receberá.

A descentralização financeira será, portanto, efetuada de maneira a reduzir o diferencial de atratividade entre municípios, evitando, conseqüentemente, que o movimento interno das famílias e dos indivíduos provoque, no município menos dotado, uma queda populacional que repulsa os investidores, comprometendo, naturalmente, o objetivo de incrementar a competitividade das ilhas e concelhos. O fator de nivelamento que é o Fundo da Coesão Territorial terá, pois, a função de acelerar a convergência na perspetiva de reforço da coesão territorial, dotando os municípios, com fraca dotação inicial, dos meios necessários para manter um nível de qualidade da oferta de serviços públicos, garante da estabilidade demográfica e da competitividade territorial.

Desconcentração administrativa

Com a desconcentração administrativa se pretende imprimir celeridade na prestação de serviços públicos, reduzir custos de periferia e de desigualdade espacial e manter alguma proximidade com os utentes. Para se atingir estes objetivos, se dotará os delegados dos ministérios de poderes de decisão nos assuntos correntes, devendo apenas os casos de litígios, de difícil resolução, ser submetidos à arbitragem dos diretores gerais. Com esta delegação de poderes dos diretores gerais dos serviços centrais para os diretores de serviços desconcentrados pretende-se reduzir o tempo de reação da Administração Pública pela melhoria da capacidade de resposta dos serviços desconcentrados.

Modernização administrativa autárquica

Na perspetiva de incrementar o poder competitivo dos municípios, melhorar a capacidade de gestão e de resposta às solicitações dos cidadãos, o Governo promoverá um Programa de Reforço e Capacitação dos Municípios executado, em simultâneo, com a experiência piloto da descentralização com a finalidade de provocar mudanças, positivas, sucessivas na relação com o cidadão e melhoria verificável da qualidade da oferta de serviços públicos e na gestão quotidiana dos

assuntos municipais. Precedido de uma avaliação das necessidades de cada concelho do País, o Programa de Reforço e Capacitação, destinado aos municípios, será desenhado de acordo e em função das recomendações que resultam da referida avaliação das necessidades expressas pelos municípios. Assim, será concebido um programa de reforço e capacitação dos municípios que, durante os anos da experiência piloto, vai permitir os beneficiários do programa reduzir o hiato entre a condição atual e a desejada para se efetivar a descentralização.

Participação dos cidadãos na vida pública

Com a participação da sociedade civil na construção de soluções para os desafios de desenvolvimento nacional, regional e local, pretende-se consolidar a democracia pluralista, concedendo ao cidadão uma fração do poder de intervenção e de influência dos processos de decisão de interesse geral ou comunitário. Para o efeito, nos municípios e ilhas onde as forças vivas não estão estruturadas ou com limitada capacidade de intercessão junto das autoridades locais ou de assegurar as funções transferidas, o Governo, em parceria com os municípios, promoverá ações de capacitação das forças vivas locais com a finalidade de munir os atores locais de capacidade de mediação e de defesa dos interesses da ilha, ou da comunidade a que pertencem.

Prestação de Contas

Os problemas de gestão municipal, tais como o endividamento municipal, o empolamento da previsão das receitas, a ausência de inventário dos bens patrimoniais, constituem um sério obstáculo ao desenvolvimento regional e municipal pela dificuldade que geram à elaboração de qualquer projeto de desenvolvimento. Com o fito de eliminar tais barreiras, o Governo fará uma revisão do Regime Jurídico das finanças locais de forma a adequá-lo aos desafios conjunturais e preparar os municípios para se integrarem no processo de desenvolvimento”.

1.1.1 ESTRATÉGIA NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL E LOCAL

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Regional e Local tem como objetivo principal combater as assimetrias económicas inter e intrarregionais, contribuindo deste modo para a equidade no acesso às oportunidades de desenvolvimento, para aumentar do ponto de vista quantitativo e qualitativo a oferta de emprego

nas regiões e para a melhorar da qualidade de vida das populações. A mesma implicará medidas de Reconversão regional e local, Diversificação regional, Integração territorial regional e Estabilização regional.

Reconversão regional e local

As medidas de reconversão regional serão orientadas sobretudo para as ilhas que possuem um crescimento económico abaixo da média nacional, associada a setores económicos tradicionais, e com uma economia regional pouco articulada. Neste grupo estão incluídas, prioritariamente, as ilhas de Santo Antão, Fogo, São Nicolau, Maio, Santiago e Brava.

Por outro lado, na maioria destes municípios, o mercado do trabalho é dominado pela atividade económica informal revelando esta situação o grau de dificuldade em dinamizar a economia municipal. Para inverter a situação, O Governo identificará as unidades empresariais informais que possuem o potencial de se transformar em pequenas e ou médias empresas e o Governo promoverá, em parceria com o município, essa transição com a finalidade de facilitar e acelerar a integração económicas dos municípios onde o mercado é dominado pelo setor informal.

Nestas ilhas as políticas de Coesão Territorial serão direcionadas para:

- A modernização da base económica regional e do tecido empresarial existente, com a aposta nos setores económicos mais dinâmicos em termos de crescimento;
- O fomento da produção regional, baseada na utilização de recursos próprios nos setores da agricultura, pecuária, pesca, artesanato, indústria, indústria criativa, construção civil, serviços, turismo, etc.;
- A promoção das atividades empresariais estimulando um ambiente empresarial favorável à criação de novas empresas e ao crescimento e sustentação das firmas existentes, bem como ainda a atração e integração do investimento direto estrangeiro, especialmente do investimento realizado pelos emigrantes;
- A qualificação da mão-de-obra regional, almejando estimular as potencialidades criativas, alterar as relações sociais, aumentar a produtividade da mão-de-obra regional e ampliar as suas aptidões e destrezas;

- O estímulo à inovação tecnológica destinada a fomentar a capacidade de inovação empresarial de base regional ao nível dos produtos, processos e gestão;
- A promoção da Coesão Social através da melhoria do acesso por parte das populações destas ilhas a um conjunto alargado de equipamentos, serviços e prestações sociais.

Diversificação regional

As ações de diversificação regional têm como finalidade a obtenção de uma estrutura económica regional mais heterogénea e estável. Serão aplicadas às ilhas que revelam um crescimento económico acelerado e cuja atividade económica gira à volta de um reduzido número de setores/ramos económicos. Aqui estão incluídas, prioritariamente, as ilhas de São Vicente, Sal e Boa Vista. Nestas ilhas as políticas de Coesão Territorial serão orientadas para:

- O fomento da produção regional com o propósito de alavancar o desenvolvimento de iniciativas empresariais endógenas a estas ilhas, baseadas na utilização de recursos próprios nos setores da agricultura, pecuária, pesca, artesanato, indústria, indústria criativa, construção civil, serviços, etc...bem como ainda na diferenciação dos seus produtos ou na sua especialização em determinados segmentos do mercado;

A promoção das atividades empresariais

- estimulando um ambiente empresarial favorável à criação de novas empresas e ao crescimento e sustentação das firmas existentes, bem como ainda a atração e integração do investimento direto estrangeiro, especialmente do investimento realizado pelos emigrantes;

A qualificação da mão-de-obra regional. Com a

- mesma, pretende-se estimular as potencialidades criativas, alterar as relações sociais, aumentar a produtividade da mão-de-obra regional e ampliar as suas aptidões e destrezas;
- O estímulo à inovação tecnológica destinada a fomentar a capacidade de inovação empresarial de base regional ao nível dos produtos, processos e gestão;

- A promoção da Coesão Social através da melhoria do acesso por parte das populações destas ilhas a um conjunto alargado de equipamentos, serviços e prestações sociais.

Integração territorial regional

As medidas de integração territorial regional e inter-regional preconizadas almejam aumentar as vantagens competitivas das ilhas com vista a torna-las mais atrativas para a fixação e desenvolvimento de atividades económicas e empresariais, melhorando o seu acesso aos mercados, às redes de transportes e comunicações, às infraestruturas produtivas e aos recursos produtivos.

Outrossim, estas medidas pretendem gerar economias de escala e de aglomeração internas, superando por esta via a exiguidade do nosso mercado interno através da valorização das interdependências e da criação de um mercado interno único, e potenciar a inserção das varias ilhas na economia global através da sua integração em redes e fluxos internacionais.

Neste quesito devem ser atendidas prioritariamente as ilhas da Boa Vista, São Nicolau, Maio, Santiago, Santo Antão e Brava. Nestas ilhas as políticas de Coesão Territorial serão orientadas para investimentos em domínios como:

- Infraestruturas de transportes terrestres;
- Infraestruturas de transportes marítimos;
- Infraestruturas de transportes aéreos;
- Infraestruturas de telecomunicações;
- Infraestruturas de produção e distribuição de água para uso doméstico, comercial, industrial e agrícola;
- Infraestruturas de produção e distribuição de energia;
- Infraestruturas de tratamento e reaproveitamento de águas residuais;
- Infraestruturas de tratamento de resíduos.

Estabilização regional

Por seu turno, as medidas de estabilização estão orientadas essencialmente para as ilhas de crescimento lento, com estruturas produtivas pouco diversificadas, e cuja base económica regional possui um forte pendor agrário e informal. Muitas delas conhecem um processo contínuo de perda de população, consequência do êxodo rural, produto do défice de oportunidades económicas.

Estas medidas visam a fixação das populações nestas regiões, estimulando a exploração dos recursos naturais locais e a sua industrialização. Seria o caso das ilhas de Santo Antão, Fogo, São Nicolau, Maio, Brava e das zonas rurais da ilha de Santiago. Nestas ilhas as políticas de Coesão Territorial serão orientadas para:

- A promoção da Coesão Social através da melhoria do acesso por parte das populações destas ilhas a um conjunto alargado de equipamentos, serviços e prestações sociais;
- A modernização da base económica regional e do tecido empresarial existente, com a aposta nos setores económicos mais dinâmicos em termos de crescimento;
- O fomento da produção regional com a finalidade de promover o desenvolvimento de iniciativas empresariais endógenas a estas ilhas, baseadas na utilização de recursos próprios nos setores da agricultura, pecuária, pesca, artesanato, indústria, indústria criativa, construção civil, serviços, turismo, etc.;
- A promoção das atividades empresariais estimulando um ambiente empresarial favorável à criação de novas empresas e ao crescimento e sustentação das firmas existentes, bem como ainda a atração e integração do investimento direto estrangeiro, especialmente do investimento realizado pelos emigrantes;
- A qualificação da mão-de-obra regional. Com a mesma, pretende-se estimular as potencialidades criativas, alterar as relações sociais, aumentar a produtividade da mão-de-obra regional e ampliar as suas aptidões e destrezas;
- O estímulo à inovação tecnológica regional destinada a fomentar a capacidade de inovação empresarial de base regional ao nível dos produtos, processos e gestão.

1.1.2 DESENVOLVIMENTO URBANO E GESTÃO DE TERRITÓRIO

À semelhança do que vem acontecendo por todo o mundo, em Cabo Verde aumentam os níveis de urbanização, crescem as cidades e as preocupações devido às alterações climáticas. Com este crescimento descontrolado, surgiram inúmeros desafios aos sucessivos Governos que requerem a promoção de vínculos e parcerias a todos os níveis da sociedade para se conseguir enfrentar os complexos problemas urbanos.

Em Cabo Verde, o Sector do Ordenamento do Território está em constante evolução e transformação, resultado da dinâmica da ocupação territorial imposta pelos atores privados e públicos. Essa evolução evidencia-se também pelas alterações legislativas levadas a cabo, tendo sido feita em 2018 a quarta alteração à Lei de Bases do Ordenamento do Território e do Planeamento Urbano (LBOTPU) e a segunda alteração ao Regulamento Nacional do Ordenamento do Território e Planeamento Urbanístico (RNOTPU), bem como alterações ao regime de funcionamento das Zonas Turísticas Especiais entre outros diplomas considerados fundamentais para o sector. É urgente a adaptação legal e está em curso a preparação do projeto de alteração da legislação do sector, visando a devida harmonia e articulação entre as diferentes leis vigentes.

O país está neste momento numa fase de elaboração de vários Planos Especiais, mais concretamente de Planos de Ordenamento Turístico (POT), por forma a garantir um desenvolvimento turístico sustentável e prever a sua ocupação mudando assim do paradigma até hoje adotado e dos Planos de Ordenamento da Orla Costeira e do Mar Adjacente (POO-C_M) tendo o primeiro plano desta natureza sido publicado em 2020 para a ilha da Boavista. Está também em curso o da ilha do Maio com decisão já publicada de elaboração dos da ilha de Santiago, do Sal e de São Vicente.

Com a elaboração dos Planos de várias hierarquias, tanto de natureza urbanística, nomeadamente os Planos Diretores Municipais, como de natureza especial, deve-se, no setor do Ordenamento do Território enfrentar e vencer os seguintes desafios maiores: a capacidade das autoridades Centrais e Locais de procurar e alocar recursos financeiros para permitir por um lado, dotar os municípios de capacidade técnica para a elaboração e implementação dos Planos Detalha-

dos, com vista a uma gestão mais eficaz do solo que efetivamente favorece a resposta às demandas e aos requisitos do desenvolvimento local.

Dotar as instituições centrais que atuam diretamente no sector, de condições para elaborar novos planos, implementar os planos especiais e setoriais em vigor e passar para a fase do seguimento e avaliação. Esta última é fundamental no processo de planeamento que confere maior segurança aos decisores. Mudança imperativa do paradigma relativo aos Instrumentos de planeamento e de gestão do Território em vigor, sua implementação efetiva e o respeito às suas normas e regras.

Assegurar a harmonia do quadro jurídico e regulamentar do Ordenamento do Território e Urbanismo e da Habitação com a Constituição da República de Cabo Verde, a Nova Agenda Urbana e as Políticas nacionais nestes domínios. Avaliação das normas constitucionais de eficácia limitada e restringível ainda não regulamentadas, por forma a evitar-se vazios legais, além da revisão articulada das principais leis do regime do Ordenamento do Território e do Urbanismo, do regime geral dos solos, de expropriação por utilidade pública, de cadastro predial e cartografia, de zonas turísticas especiais, de registo predial e notariado, de regularização fundiária e de habitação, edificação e reabilitação urbana, para se remover contradições e sobreposições legais, adaptando-as também aos princípios e metodologias acordadas na Nova Agenda Urbana.

Ambicionamos, no horizonte 2030, um território ordenado, no centro das decisões, em que todos os atores que intervêm na sua transformação direta ou indiretamente, conheçam as suas potencialidades, riscos e debilidades e comprometam-se com a implementação das políticas e práticas definidas, para salvaguarda e conservação dos recursos endógenos, garantindo um desenvolvimento harmonioso e sustentável de Cabo Verde e o bem-estar das pessoas.

O ciclo de planeamento PEDS II deverá catapultar o sector do ordenamento do território para um patamar tecnológico, de inovação, promover a investigação, implementar, monitorar e avaliar os Planos, por forma a permitir às instituições acompanhar em tempo real e com recurso às novas tecnologias de informação e comunicação, a ocupação e o desenvolvimento do território, habilitando-as a traçar estratégias e tomar medidas que impactam na vida das populações. Devemos, com o PEDS II, ter um território planeado e orde-

nado sobre os pressupostos reais da nossa realidade arquipelágica e deverá viabilizar as seguintes maiores realizações:

Implementação de um observatório do Território com recurso a imagens de satélite em tempo real, constituindo assim numa das maiores reformas do setor que passará a permitir uma gestão do território mais eficaz e quase em tempo real.

A cobertura de cerca de 70% do território nacional, seja ele marítimo ou terrestre, com os seus respetivos instrumentos de planeamento e de gestão territorial o que permitirá os decisores planear e depois agir.

A cobertura de pelo menos 80% do território nacional com o Cadastro Predial, bem como a garantia da capacidade financeira da instituição gestora do cadastro para fazer face aos desafios da sua manutenção e conservação.

Com o PEDS II Cabo Verde estará, em 2026, numa fase inédita da história do ordenamento com cerca de 65% das ZDTIS com Planos de Ordenamento Turístico, 30% dos Municípios com Planos Diretores Municipais implementados e cerca de 50 % das ilhas dotadas dos respetivos Planos de Ordenamento da Orla Costeira e do Mar Adjacente implementados. Pelo menos 80% das transações sobre propriedades fundiárias estarão sendo realizadas de forma segura a partir do Cadastro Predial (Prédios qualificados em cadastro) e 9 ilhas terão implementados Sistemas de endereços.

1.2 INFRAESTRUTURAS PÚBLICAS

A geografia económica de Cabo Verde coloca grandes desafios para o desenvolvimento da rede de infraestruturas, pois a sua pequena população, composta por cerca de meio milhão de pessoas, espalhada por nove das 10 ilhas que formam o arquipélago, muitas delas com baixa densidade populacional. Não obstante esse ónus geográfico, o País conseguiu, nos últimos anos, desenvolver uma rede de infraestruturas com uma densidade de estradas relativamente alta e cerca de três quartos da rede pavimentada.

Quase todas as nove ilhas têm instalações portuárias e aeroportuárias. Pelo menos 70% da população tem a rede pública como principal fonte de abastecimento de água e cerca de 92% tem acesso à energia elétrica. O país tem acesso a cabos submarinos e considera-se relativamente bons os indicadores de cobertura de Tecnologias de Informação e Comunicações

(TIC) – penetração e largura de banda. No entanto, os preços de todos os serviços são excepcionalmente altos, refletindo o custo da insularidade atrás referida.

Persistem porem grandes desafios e merecem realce, a melhoria da eficácia dos investimentos em infraestruturas e a eficiência dos serviços, buscando novas abordagens para o financiamento, pois investir em infraestruturas tem um efeito multiplicador no crescimento econômico, porquanto não só leva a uma geração de emprego, como também gera oportunidades econômicas por via da conectividade e do acesso aos serviços, permitindo diferenciação intra-setorial da economia e em especial do turismo.

Além do efeito no crescimento econômico, que é um estímulo para a retoma pós pandemia, o investimento em infraestruturas também é um meio para atingir resultados transformadores, para o ciclo de investimentos do PEDS II em que Cabo Verde estará a desenvolver projetos tendo como foco os seus resultados transformadores nos domínios da sustentabilidade ambiental, inclusão, resiliência e economia digital.

O PEDS II prevê a expansão do investimento público em infraestruturas, por meio de um Plano Nacional de Infraestruturas que priorizará a construção de uma via rápida Praia-Tarrafal, a conclusão do anel rodoviário do Fogo e que viabilizará resultados transformadores nos setores da agricultura, pesca, silvicultura, desporto, educação, energia, água e saneamento incluindo os resíduos sólidos, saúde, indústria, economia digital e transportes. O Plano Nacional de Infraestruturas visa promover a descentralização, o desenvolvimento regional e a convergência com coesão territorial, qualidade e sustentabilidade urbanas, a sustentabilidade ambiental, a ação climática e a resiliência e valorizar a biodiversidade e a geodiversidade, transformando a nossa economia rumo ao desenvolvimento sustentável, inclusivo e resiliente.

Esses investimentos serão concretizados com financiamento interno e apoio dos parceiros multilaterais, mas também via novos mecanismos de financiamento como conversão da dívida externa em investimento, emissão de obrigações sustentáveis (sustainable bonds), Parcerias Público Privadas (PPP) geradoras de cash flow, permitindo recorrer ao Project Finance, além da operacionalização do Fundo de Infraestruturas, que permitirá alavancar mais recursos financeiros necessários para o crescimento da economia Cabo-verdiana, no médio e longo prazos.

1.3 ACESSIBILIDADES, CONECTIVIDADE INTERNA E INTERNACIONAL

DESENVOLVER A CONECTIVIDADE

Enfrentar e vencer da conectividade removerá uma das principais restrições à prosperidade. Foram realizadas reformas como a criação do Sistema de Serviço Público de Transporte Marítimo Inter-Ilhas (SPTMII) e concessão do serviço pela via de concurso público internacional para garantir previsibilidade, responsabilidade, segurança e conforto e efectiva conectividade marítima, como nos transportes aéreos e resultaram no aumento da movimentação de passageiros pelas vias marítima quanto aérea.

Assim, em 2021, os portos de Cabo Verde movimentaram 6.801 navios, sendo 1.119 navios de longo curso, e 5.682 navios de cabotagem, 2.347.887 toneladas de mercadorias. Cerca de 1.088.882 passageiros atravessaram os portos do país e de 2019 a 2021, foram reparados, no principal estaleiro naval do país, 183 navios, representando uma média anual de 61 navios.

Estas reformas foram profundamente afectadas pela pandemia da Covid-19 e pela atual crise ocasionada pela guerra na Ucrânia e a conectividade continua, globalmente insatisfatória em termos de frequência e regularidade. Os custos dos transportes marítimo inter-ilhas são elevadas, corroendo a vantagem competitiva de horticultura, laticínios e produtos da pesca.

As conectividades marítimas quanto aéreas representam o desafio da unificação das ilhas, da oportunidade de negocio para os agricultores e industriais, do acesso facilitado aos serviços de saúde, do acesso facilitado ao ensino superior, da diversificação do turismo requer serviços de transporte inter-ilhas eficientes e confiáveis, do turismo interno e da redução das assimetrias regionais.

Melhorar a conectividade entre as ilhas será essencial para o desenvolvimento a cadeia de valor da agricultura e em especial para o abastecimento dos hotéis com produtos locais e assim expandir o mercado. Será essencial para a diversificação do turismo, pelas ilhas e conseqüentemente da oferta turística e melhorar a classificação de Cabo Verde nos rankings de competitividade do turismo internacional.

Melhorar a conectividade entre as ilhas será essencial para melhorar as evacuações sanitárias e reduzir os respetivos custos, o acesso ao ensino superior, desenvolver o turismo interno, valorizar o potencial económico das ilhas e reduzir as assimetrias regionais.

Neste ciclo do PEDS II serão implementadas políticas públicas conducentes ao aumento da capacidade, da oferta, frequência, regularidade e conforto, mas especialmente reforçada a regulação dos transportes marítimos e aéreos e a gestão das concessões.

Reconhecidamente Cabo Verde tem registado avanços consideráveis no domínio do digital mas apesar do acesso generalizado à internet de banda larga, a largura de banda disponível por usuário de Internet, é relativamente baixa e o custo é elevado.

O desenvolvimento do digital é essencial para a conectividade interna e internacional pelo que a transformação digital é uma prioridade do PEDS II. Temos uma taxa de penetração de internet de cerca de 85%, prevê-se a expansão da infraestrutura de conectividade ancorada em cabos submarinos modernos e eficientes capazes de dar respostas às exigências do país no que tange à plataforma de fornecimento de serviços digitais. A internet de banda larga será no decurso deste ciclo do PEDS um bem essencial para garantir a universalidade de acesso ao serviço e a alta disponibilidade da conectividade.

No domínio dos transportes aéreos, será, neste ciclo de planeamento garantido um sistema integrado de mobilidade, inter-ilhas para apoiar o desenvolvimento do turismo e o crescimento económico.

Será instituído o serviço público de transportes aéreos, para permitir um quadro previsível e sustentável dos transportes domésticos e, a nível internacional, fomentar a conectividade com os países da diáspora e emissores de turistas mediante uma prática transparente de incentivos diversos.

Este ciclo será marcado pelo aumento da mobilidade, da conectividade interna e internacional. A melhoria da capacidade aeroportuária e conseqüentemente da mobilidade a nível interno e externo resultará no aumento do número de passageiros e da quantidade de carga devendo o número de Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos passar de cerca de 830 mil em 2021 a quase 3 milhões, sendo parte, os passageiros do movimento inter-ilhas.

1.3.1 TRANSPOTES MARÍTIMOS

Dada a natureza arquipelágica do país, os portos, transportes marítimos e a logística estão interrelacionadas e interdependentes e são importantes para o desenvolvimento da economia do mar e a transição do país para economia azul. Cabo Verde tem uma forte dependência dos transportes marítimos, nomeadamente, em termos de abastecimento e os portos são as interfaces na transferência de um modo de transporte para o outro, até as mercadorias chegarem ao consumidor final.

Os portos de Cabo Verde apresentam uma grande diversidade entre si, em termos de quantidade de carga movimentada, mas sobretudo em termos de dimensão e de vocação. O tráfico nacional de cabotagem e internacional, de cruzeiros, de transbordo de pescado e de contentores, constituem os principais segmentos de negócio dos portos de Cabo Verde. Ademais, os portos de pescas (incluindo desembarcadouros) asseguram as atividades relacionadas com as atividades da pesca artesanal e semi-industrial.

Os transportes marítimos entre as ilhas de Cabo Verde, de passageiros e carga, desempenham um papel importante na conectividade e unificação do mercado cabo-verdiano e são peças importantes na dinamização das atividades portuárias.

Visando a segurança, a previsibilidade e a sustentabilidade foram tomadas medidas arrojadas de reestruturação pelas Autoridades competentes, tais como: (i) criação e implementação da Taxa de Segurança Marítima, canalizada, através do Fundo Autónomo de Desenvolvimento e Segurança do Transporte Marítimo Inter-ilhas (FADSTM), para a modernização do sistema operacional de segurança marítima e sustentabilidade da concessão do transporte marítimo inter-ilhas; (ii) revisão do Código Marítimo de Cabo Verde; e (iii) unificação dos operadores de cabotagem, através do contrato de concessão de serviço público de transporte marítimo inter-ilhas de passageiros e carga, com ganhos evidentes em termos de frequência das ligações, regularidade e prestação geral dos serviços.

Por outro lado, os Portos de Cabo Verde beneficiaram de avultados investimentos em obras de modernização e expansão, realçando-se, (i) o Projeto de Reabilitação e Modernização do Porto Inglês, na Ilha do Maio, visando melhorar a acessibilidade da ilha e potenciar o Turismo; (ii) Programa de subconcessões

que inclui a Plataforma de Frio do Mindelo, o Complexo de Pesca da Cova de Inglesa (SV), o Complexo de Pescas no Porto da Praia, o Complexo de Pescas da Salmar na Palmeira (Sal) e o Complexo de Pescas do Porto de Tarrafal; (iii) adoção do sistema de Landlord Port na gestão dos portos de Cabo Verde; (iv) Centros de Pequenas Encomendas.

Segundo dados da Empresa Nacional de Portos-ENAPOR, autoridade portuária Cabo-verdiana, responsável pela administração, gestão e exploração económica dos portos, de 2015 a 2021, nos portos nacionais houve uma movimentação média de 7.243 navios por ano, sendo o ano de 2018 com maior expressão com 7.941 navios. Em relação a mercadorias, de 2015 a 2021 foi movimentado nos portos nacionais uma média de 2.279.268 toneladas, destacando o ano de 2019 com 2.667.254 toneladas. No mesmo período em média 917.189 passageiros passaram pelos portos nacionais, destacando o ano 2021 com 1.077.911 passageiros.

Ambicionamos no horizonte 2030, os Portos enquanto um dos pilares de edificação da plataforma marítima, de inserção de Cabo Verde na economia regional e mundial, desenvolvendo de acordo com os princípios dos portos azuis, transportes marítimos de qualidade e que garantam a unificação do mercado interno e uma logística integrada e previsível.

No entanto, persistem ainda desafios para um transporte mais moderno, com embarcações modernas, novas e confortáveis, bem como, maior integração com o turismo e melhor interface direto entre transporte marítimo, terrestre e aéreo, o qual é praticamente inexistente.

Até 2026, serão concluídos: (i) a subconcessão dos Portos de CV e a construção de centros de logística, para a modernização do fluxo das mercadorias em Mindelo, São Nicolau e Santiago (iii) a construção do Terminal de Cruzeiros do Porto Grande; (iv) os projetos IT, com vista a melhorar a operabilidade dos sistemas existentes no sistema portuário, no âmbito da digitalização e descarbonização, a construção da Fase III de Expansão do Porto da Palmeira, a construção/reabilitação de Gares Marítimas Portuárias (Porto de Tarrafal de São Nicolau, Sal Rei na Boa Vista, Porto de Vale de Cavaleiros no Fogo e Porto Grande no Mindelo). No horizonte 2030, com os investimentos feitos e serem feitos espera-se melhorar as capacidades das infraestruturas, modernização e especialização portuária com inserção na economia regional e mundial, desenvolvimento dos portos azuis, modernização e

maior conforto dos transportes interilhas e desenvolvimento da cadeia de logística.

Os portos constituem infraestruturas-chave para o desenvolvimento da Economia Azul Cabo-verdiana e posicionamento estratégico de Cabo Verde no horizonte 2030 e os portos e as atividades relacionadas devem ser integradas no conceito de Portos Azuis, com baixo impacto ambiental, com eficiência energética, que contribua para o desenvolvimento inclusivo e equilíbrio regional, e para o combate à pesca ilícita, não declarada e não regulamentada, com oportunidades para emprego dos jovens, bem como uma organização espacial racional e boa integração com a cidade, operações eficientes, funcionando de acordo dos princípios de eco-portos, da economia circular e portos do futuro.

1.3.2 TRANSPOTES AÉREOS

Segundo o Relatório Estatístico do INE em 2021 ocorreram nos aeroportos do País, 14.284 operações de aterragem e descolagem de aeronaves e a movimentação de 830.240 passageiros e 694.742 unidades de carga.

Mudanças significativas ocorreram no sistema dos transportes aéreos em Cabo Verde, nomeadamente: a criação do hub aéreo na ilha do Sal; a privatização e posterior renacionalização da companhia aérea TACV; a conclusão do estudo sobre a revisão do quadro jurídico da aviação civil e da elaboração do plano de formação para o sector da aviação civil; a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil à VINCI Airports com o objetivo de expandir e modernizar a rede aeroportuária; ações destinadas a atrair novas companhias aéreas, particularmente as de baixo custo, para operar para Cabo Verde.

Estas alterações, realizadas ou em curso, são ingredientes que, adicionados a outras condições, podem contribuir grandemente para a transformação do sector aéreo em Cabo Verde. O sector dos transportes aéreos passa por uma reestruturação profunda cuja viabilização é empreendida por meio de políticas que promovem o regime de concessão para o serviço público de transporte de passageiros e carga com dedicação a linhas, com ou sem exclusividade (Obrigações de Serviço Público); implementação do regime de concessão dos aeroportos nacionais; renacionalização da antiga companhia de bandeira nacional – TACV de modo a viabilizar o hub internacional na ilha do Sal; promoção da modernização da regulação e regulamentação do sector aéreo; criação de condições para



a melhoria da eficiência e dos níveis de serviço prestados nos transportes aéreos domésticos, principalmente nas rotas deficitárias, bem como estudos técnicos para viabilidade futura dos aeroportos de Santo Antão e Brava, e do aeroporto internacional do Maio.

Conhecer e penetrar os mercados da região da CE-DEAO será importante para Cabo Verde porque reforçará a integração de Cabo Verde na comunidade e na sub-região africana, passando isto pela estratégia nacional de transformação de Cabo Verde num hub de excelência para as ligações entre a África Ocidental e a Europa, os EUA e a América Latina, especialmente o Brasil.

Com a transformação de Cabo Verde num hub para o transporte aéreo de passageiros e de carga, outros sectores relacionados também serão desenvolvidos como serviços de apoio, como por exemplo, o handling, a manutenção das aeronaves, os centros de formação e catering para as companhias a operarem para Cabo Verde.

É fundamental que se criem condições e oportunidades que transformem Cabo Verde numa plataforma de distribuição internacional de tráfego aéreo, tanto pelos seus efeitos diretos, indiretos e induzidos sobre a economia, como pela centralidade atlântica que confere ao país, condição necessária e suficiente de viabilização de imensas oportunidades nos mais diferentes sectores de atividade e domínios, e significativo fator de competitividade externa da economia.

É importante também que se garanta um sistema integrado de mobilidade internacional, inter-ilhas e intra-ilhas para apoiar o desenvolvimento do turismo e o crescimento económico.

O Governo pretende definir claramente uma política de obrigação de serviço público, para permitir um quadro previsível e sustentável dos transportes domésticos e, a nível internacional, fomentar a conectividade com os países da diáspora e emissores de turistas mediante uma prática transparente de incentivos diversos.

Um dos principais objetivos estratégicos de Cabo Verde é tirar partido da sua localização estratégica no Atlântico Médio, entre os principais mercados da Europa, África, América do Norte e América do Sul, para se transformar, a médio e longo prazo, numa plataforma de negócios e circulação, de pessoas, bens e serviços.

É fundamental desenvolver infra-estruturas de qualidade, fiáveis, sustentáveis e resilientes, promovendo

assim a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação.

Com o PEDS II deverão ocorrer grandes realizações como:

O aumento da mobilidade, da qualificação do setor aéreo, da conectividade interna e internacional e estará em implementação a Zona Especial da Economia Aérea.

A melhoria da capacidade aeroportuária e consequentemente da mobilidade a nível interno e externo, a existência de uma plataforma aérea e a retoma dos voos traduzem-se num aumento do número de passageiros e da quantidade de carga.

A existência de Plano de Formação, a criação de um Fundo de Apoio à Formação e o Instituto da Aeronáutica e do Turismo a operar, fatores que contribuem para o aumento das capacidades técnicas.

A implementação do Regime de Obrigações do Serviço Público, investimentos na frota da TICV / BestFly, a retoma e estabilização da CVA, bem como a operação de companhias aéreas low cost conduzindo a um aumento de voos domésticos e internacionais e proporcionando também o aparecimento e/ou resgate de rotas e isto tudo contribuindo para uma maior conectividade.

A criação de uma Zona Especial da Economia Aérea incluindo o estudo a ser elaborado que definirá o conceito, o plano de negócios, a sua viabilidade económica e financeira, a montagem financeira, o seu impacto na economia nacional e a estrutura empresarial de gestão.

O PEDS II impulsionará, até 2026, mudanças sensíveis no setor aéreo:

A integração da aviação civil nacional no cenário internacional proporciona a expansão das oportunidades para os operadores aéreos nacionais a nível internacional, especialmente ao nível dos países da região e promove uma maior mobilidade de passageiros e cargas entre a Cabo Verde e o resto do mundo, contribuindo para desenvolvimento da indústria aeronáutica.

Uma contribuição expressiva para o desenvolvimento do sector de aviação nacional através de incremento das capacidades técnicas, com a implementação

de um plano de formação e de um fundo de apoio à qualificação técnica e profissional da aviação civil.

Estaremos a prosseguir um dos principais objetivos estratégicos de Cabo Verde, ou seja, a tirar partido da localização estratégica no Atlântico Médio, entre os principais mercados da Europa, África, América do Norte e América do Sul, para se transformar, a médio/longo prazo, numa plataforma de negócios e circulação de pessoas, bens e serviços. Trata-se de uma grande ambição que requer a criação de uma plata-

forma atrativa, competitiva e credível, capaz de atrair de forma intensa o investimento direto estrangeiro nos sectores de transporte aéreo, turismo, indústria logística de distribuição internacional, processamento para exportação e fornecimento de vários serviços de apoio especializado para empresas que venham a operar em Cabo Verde ou que pretendam tirar partido das condições favoráveis que o país pode oferecer. O transporte aéreo, devido à sua dinâmica mundial em termos de transporte de passageiros e de carga, é um dos motores cruciais para o sucesso deste objetivo.

Quadro Nº 5 – Movimento de passageiros e carga nos aeroportos do País no horizonte 2026

Indicador	Valor de Referência	Metas Final
	2021	2026
Passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos dos País	830.240	2.852.700
Volume de carga movimentada nos portos do País (Kg)	2.347.887	2.996.600

Fonte: ASA

1.4 AMBIENTE, BIODIVERSIDADE E GEODIVERSIDADE

O país dispõe atualmente de uma Rede Nacional de Áreas Protegidas num total de 47 abrangendo diferentes categorias segundo os critérios da UICN. Conforme os últimos dados da DNA-DSCN, a superfície total das Áreas Protegidas é de 206.775,77 hectares. Neste âmbito, merece realce a criação em 2021 de mais uma área protegida marinha, o Parque Natural da Baía do Inferno e do Monte Angra (PNBIMA) abrangendo uma área total de 21.096 hectares.

Foram aprovados os Planos de Gestão para 7 Áreas Protegidas (APs) da ilha do Maio, cobrindo uma área total de 9.099 hectares e 8 APs cobrindo uma área de 16.610,57 hectares foram dotados de Planos de Ecoturismo e de Planos de Negócios. Em 2018 a ilha de Santa Luzia recebeu um prémio internacional atribuído pela SMILO (Organização Internacional para Pequenas Ilhas) na categoria de sustentabilidade na gestão da paisagem e da biodiversidade. Em 2019, o Parque Natural da Cova/Paul/Ribeira da Torre, em Santo Antão, recebeu o prémio internacional Melina Mercuri, atribuído pela UNESCO, pelo seu valor cultural e natural e inter-relações entre os elementos do meio físico

natural com a engenhosidade do homem nessa área protegida. Em 2020 duas ilhas, Maio e Fogo foram designadas Reservas da Biosfera da UNESCO.

Ganhos importantes foram conseguidos em matéria de condução e gestão dos processos de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), o ambiente favorável para criação do quadro legal da Avaliação Ambiental Estratégica e a modernização, atualização e adequação contínua da legislação ambiental que contribuem para um melhor controlo e gestão das pressões ambientais.

Persistem importantes desafios como: o incremento da valorização e aproveitamento dos ativos ambientais associados à biodiversidade e à geodiversidade para a promoção do desenvolvimento socioeconómico do país e aceleração do desenvolvimento sustentável; o reforço do controlo das pressões ambientais exercidas sobre o uso e exploração dos recursos da biodiversidade numa perspetiva de inversão das tendências de perda dos recursos; a valorização e potencialização do aproveitamento da geodiversidade e melhoria do controlo e gestão da pressão antrópica sobre os

recursos; o reforço do controlo e mitigação das fontes e fatores de poluição ambiental; o alargamento em grande escala da informação sismológica e vulcanológica; a melhoria da literacia ambiental e da consciência ecológica e; a otimização progressiva do grau de cumprimento das obrigações nacionais no âmbito das convenções internacionais.

Ambicionamos, potencializar, valorizar e conservar os recursos da biodiversidade e da geodiversidade contribuindo para a aceleração do desenvolvimento sustentável do país com vista à construção de uma nação mais inclusiva e mais resiliente, assegurando a melhoria da qualidade ambiental e do bem-estar dos cabo-verdianos e visitantes das ilhas de Cabo Verde.

O PEDS II deverá, através do programa «Ambiente biodiversidade e geodiversidade» viabilizar: a elaboração, revisão e implementação dos Planos de Gestão das Áreas Protegidas; a promoção e implementação do Modelo Institucional adequado e da modalidade de co-gestão para a gestão das Áreas Protegidas; a elaboração e implementação dos Planos de Ação das Reservas da Biosfera das Ilhas do Fogo e Maio; a aprovação e implementação da Estratégia Nacional de Exploração de Inertes; a elaboração, aprovação e implementação do Regime Jurídico de Avaliação Ambiental Estratégica; a elaboração do Cadastro Nacional de Serviços Ecosistémicos; a Atualização da Lista Vermelha das Espécies; a elaboração e implementação do Plano de Conservação e Gestão dos Tubarões; a criação de rede de sítios de interesse geológico; a a ampliação e operacionalização do Sistema Nacional de Monitorização e Informação Geofísica (SNMIG)/Laboratório de Geofísica.

Com a implementação do PEDS II importantes mudanças estarão concretizadas em 2026 como o aumento da superfície terrestre protegida de 19% para 21% e da área marinha protegida de 7% para 9% e o atingimento de 75% de implementação dos instrumentos de gestão das áreas protegidas; mudanças positivas do estatuto de conservação das espécies prioritárias preservadas e inversão das tendências de perda da biodiversidade; as receitas provenientes dos serviços ecosistémicos das áreas protegidas serão consideradas no cálculo do PIB local e nacional; completa implementação das Reservas da Biosfera de Fogo e Maio; uma rede de recursos da geodiversidade, incluindo a rede de sítios de interesse geológico devidamente valorizada; cidadãos com níveis mais elevados de literacia ambiental e de consciência ecológica; sistema de inspeção e licenciamento reforçado

e aumento em 50% das auditorias e inspeções ambientais conformes, a nível de Prevenção e Avaliação de Impactes Ambientais: Pelo menos 90% do País terá informação sismológica e vulcanológica, implementado pelo menos 80% do plano de conservação e valorização da geodiversidade e aumentado para 50% a percentagem de inspeções conformes.

1.5 ÁGUA E SANEAMENTO

Não obstante o país se ter confrontado com a pior série de secas persistentes e consecutivas dos últimos 37 anos, eventos extremos agravados pelas alterações climáticas, afetando a redução da capacidade de armazenamento e mobilização de água subterrânea, Cabo Verde alcançou ganhos consideráveis entre 2015 e 2019. Cresceu ligeiramente a proporção da população que obtém água potável de forma segura atingindo 85,5%, mas merece sobretudo realce o fato de que 69% da população tem a rede pública de água como principal fonte de abastecimento, superando em 4,9 pontos percentuais o nível de 2015. Em 2019, cerca de 71,7% dos domicílios tinham a rede pública como principal fonte de abastecimento de água e cada residente dispõe de uma média diária de 43,8 litros/dia, acima do nível de 2015 que era de 38 litros.

Em 2019, 85,5% da população residente vivia em alojamentos com instalações sanitárias, com diferenças sensíveis entre o meio urbano (91%) e o meio rural (74%) e cerca de 82,4% da população usava um sistema de saneamento seguro, ou seja, vivia em alojamentos com instalações sanitárias ligadas à fossa séptica, com diferenças sensíveis entre o meio urbano onde 87,6% da população usava um sistema de saneamento seguro e o meio rural onde cerca de 71,8% da população tem essa facilidade. No meio urbano o uso da rede de esgotos é mais expressivo (45%) enquanto que no meio rural predomina a fossa séptica (68,8%) pela dispersão do habitat que não viabiliza investimentos nos sistemas coletivos de saneamento das águas residuais.

A gestão de água para rega, bem como o abastecimento de 90 litros dia /pessoa (PLENAS) afiguram-se ainda como grandes desafios para o setor, principalmente na conjuntura atual de seca agravada com a falta de chuva sistemática ocorridos nos últimos anos. A crise de água para a rega continua um desafio premente para o país. Para minimizar a situação de crise de água para a rega, O Governo de Cabo Verde criou a Empresa Pública Águas de Rega (AdR).

Cabo Verde tem estado a implementar uma «auténtica mudança» de paradigma na relação com a água e saneamento. Provas destas são os investimentos feitos na mobilização das águas superficiais e subterráneas, bem como na recolha e tratamento de águas residuais, para além da água para o consumo humano de origem dessalinizada. Eliminar o passivo ambiental, garantir a sustentabilidade na gestão dos resíduos, bem como a mudança de comportamentos e atitudes das populações constituem desafios a colmatar.

São ainda desafios considerados pertinentes e que contribuirão para o desenvolvimento do Setor de Água e Saneamento:

A afirmação da autoridade nacional equiparado ao Estado e Regulador Técnico em matéria de água, saneamento e resíduos;

A afirmação da autoridade nacional, como Regulador Técnico da Água e Saneamento, em matéria de relações institucionais e da melhoria de qualidade serviços;

A viabilização financeira e operacional do sector e a melhoria da geração de receitas;

A priorização da problemática do Saneamento (líquido) em toda a sua dimensão;

A prossecução e consolidação do processo de planeamento do sector;

A promoção e fortalecimento da monitorização e controlo da qualidade das águas;

A valorização dos Recursos Humanos e criação de competências para o sector das águas e resíduos.

Neste ciclo do PEDS II devemos operacionalizar os principais compromissos do Programa do Governo Constitucional ou seja:

A massificação das redes de abastecimento de água, garantindo a todos os domicílios o acesso ao abastecimento de água por meio de rede pública e o consumo médio per capita de 43 para 90 litros por dia.

Densificação do acesso a rede de esgoto e instalações sanitárias domiciliárias.

Promoção da ligação domiciliária de água e de esgoto e a construção de instalações sanitárias, tendo prioridade o saneamento básico (resíduos sólidos e drenagem de águas pluviais e correção torrencial). Densificação da produção de água dessalinizada para consumo humano, para a rega e outros fins da atividade económica.

Promoção da construção de aterros controlados, conversão dos aterros controlados em aterros sanitários, encerramento de lixeiras e construção de centros de serviços nos aterros sanitários.

As autoridades cabo-verdianas reiteram o compromisso com as metas estabelecidas no PLENAS (Plano Estratégico Nacional de Água e Saneamento). Continuam a criar as condições para a massificação das redes de abastecimento de água, garantindo a todos os domicílios o acesso ao abastecimento de água por meio de rede pública e elevar o consumo médio per capita de 40 para 90 litros por dia, aumentar a taxa de acesso e cobertura de rede de abastecimento de água, atualmente em 85,5% para níveis muito próximos dos 100%, reduzir as distâncias e o trajeto entre uma fonte de água segura e as habitações sem acesso à rede para níveis inferiores a 10 minutos, priorizando as zonas rurais e as pessoas ou grupos em risco de ficarem para trás (jovens meninas e mulheres pobres, pessoas portadoras de deficiência e idosos).

Aumentar dos cerca de 85,1% para 90%, a taxa de cobertura dos serviços de saneamento de águas residuais (rede pública de esgotos, fossa séptica e fossa rudimentar). Alcançar 92,5% da população, coberta pelo sistema de recolha e 54% da população coberta com sistema de tratamento dos resíduos, tendo sempre em atenção as pessoas e ou grupos em risco de ficarem para trás principalmente nas zonas rurais.

Apostar nas energias renováveis para reduzir o custo médio de produção e distribuição por Quilowatt/metro cúbico de água dessalinizada no consumo, condicionar as despesas médias das famílias com a água não ultrapassar 5% dos seus rendimentos, apostar na massificação da dessalinização da água para agricultura e no ordenamento das bacias hidrográficas e com o aumento da capacidade de retenção de águas superficiais e promover a universalização da telegestão de todos os sistemas de produção e distribuição de água a nível nacional.

Com base no projeto «Sistema De Produção e Distribuição de Água em Santiago» e o projeto de «Água e Saneamento de Bairros Periférico da Cidade da Praia» e «Saneamento de Porto Novo», a ANAS pretende no quadro do PEDS II, minimizar a situação de acesso a rede pública de água bem como a ligação á rede de esgotos e fossas sépticas.

Deverá ser implementado, o Plano Sanitário da Cidade De S. Filipe (Aps E Apd) e o Projeto Piloto de Economia Circular no Ciclo Urbano da Água – na ETAR de Santa Cruz, bem como os projetos «Apoio à Implementação do Plano Operacional Intermunicipal de Gestão de Resíduos Sólidos Urbanos de Santo Antão» e o «Roadmap dos Resíduos em Cabo Verde- Fase 5 (Ilha de Santiago)». Serão criadas as condições para operacionalizar os objetivos da agenda 2030 bem como, aumentar gradativamente a percentagem de pessoas cobertas com os serviços de saneamento e de gestão dos resíduos.

Uma das grandes reformas pretendidas para o setor será a operacionalização efetiva da empresa Água de Rega, com a estruturação do projeto de dessalinização de água para a rega em pleno funcionamento no horizonte 2030, garantindo o equilíbrio hídrico para os furos e sustentabilidade para das águas subterrâneas. Realizar o incremento e a densificação das Estações de Tratamento das Águas Residuais para a agricultura e outras utilizações comerciais.

Será aprofundado o esforço no incremento de projetos estruturantes para instalação de centros de dessalinização, a nível nacional para garantir a massificação do acesso a todos os domicílios a 90 litros de água por pessoa e por dia. Será aumentada a disponibilidade energética para 100% renovável na produção das águas, contribuindo assim, para maior acessibilidade económica das famílias à água. A empresarialização do setor de água e saneamento constitui também uma das metas do sector a ser alcançado ainda este ano.

Com o PEDS II e a implementação de projetos estruturantes, como: o «Projeto de desenvolvimento do Sistema de abastecimento de água da ilha de Santiago», «Água e Saneamento de Santo Antão» e «Água e Saneamento de Bairros periféricos da Praia» prevê-se em 2026 uma melhoria substancial no abastecimento de água e saneamento em todo o território nacional com destaque para a capital do país onde doze

(12) bairros periféricos serão alvo de intervenção em termos de ampliação das redes de água e esgoto e conseqüente promoção das ligações domiciliare. Estarão instaladas duas unidades de dessalinizadoras, uma na cidade da Praia com capacidade de 15.000 m³/dia e outro no concelho de São Miguel com capacidade de 10.000 m³/dia. Estarão incrementados os reservatórios municipais para receber água dessalinizada para garantir a interligação aos reservatórios existentes e geridas pela AdS, ou seja, será substancialmente aumentada a capacidade de produção e distribuição de água em toda a ilha de Santiago. Na ilha de Santo Antão estará construída a primeira Estação de Tratamento das Águas Residuais (ETAR), a cidade de Porto Novo contará com a maior rede de abastecimento de água, bem como uma rede de esgoto e haverá menos famílias pobres sem casas de banho, com a implementação do projeto, «Água e Saneamento de Santo Antão».

Com o programa de apoio ao setor de Água e Saneamento (PASAS), financiado pela Cooperação Luxemburguesa, perspectiva-se no horizonte 2026, ter a ilha Brava a 100% renovável em termos de disponibilidade energética e de produção de água.

Em termos de gestão de resíduos, os 9 municípios da ilha de Santiago estarão munidos do seu plano operacional intermunicipal de gestão de resíduos e eliminação do passivo ambiental com a selagem de 2 lixeiras seladas.

Estarão em funcionamento os aterros controlados das ilhas do Fogo, São Vicente e de Santo Antão, permitindo assim a desativação de 6 lixeiras municipais e concluídos os estudos de base (projetos e estudos ambientais) que permitirão investimentos seguros na área e a valorização e eliminação de resíduos. A ilha de Maio estará dotada de um moderno sistema de recolha e tratamento incluindo recolha seletiva, com ecopontos, triagem e compostagem comunitária de resíduos.

Estará assim melhorado o acesso e acessibilidade físico e económico à água, bem como garantida a continuidade do abastecimento e a qualidade e uma gestão adequada e sustentada de resíduos, com mudanças sensíveis de atitudes e comportamentos.

Quadro Nº 6 - Acesso à água e saneamento no horizonte 2026

Indicador	Valor de Referência	Meta Final
	2021	2026
Percentagem da população com acesso à água potável de forma regular, segura e inclusiva	85,5	100
Percentagem da população com acesso ao sistema de evacuação de águas residuais no alojamento	85,2	95
Percentagem da população coberta com sistema de recolha, de forma segura, regular, inclusiva e acessível	89,93	93

Fonte: 2021 - INE - IMC. 2026 - CÁLCULOS ANAS

1.6 AÇÃO CLIMÁTICA E RESILIÊNCIA

Segundo o Painel Intergovernamental para as Mudanças Climáticas (IPCC, 2021) com um aumento de temperatura média global de 1.5°C até o final do século, com um grau de certeza alto, a temperatura média anual em Cabo Verde pode aumentar entre 0.5°C a 1.5°C e a precipitação diminuirá entre 5% a 10%. Se o aumento de temperatura média global até o final do século for de 2.0°C podemos assistir a um aumento da temperatura média anual entre 1.0°C a 2.0°C e a diminuição da precipitação poderá atingir os 20%. É evidente que estes cenários não são favoráveis ao contexto de Cabo Verde e em consequência haverá aumento do nível do mar, causando erosão costeira e intrusão de água salgada nas terras agrícolas; agravamento da seca e dos riscos hidrometeorológicos (cheias e inundações), resultando em possíveis deslizamentos de terra, impactando as pessoas e as infraestruturas; aumento da temperatura do ar, causando stress por calor nos habitats, biodiversidade e pessoas; aumento dos eventos de branqueamento do coral, subsequentemente degradando o habitat do coral para peixes de recife, afetando a captura de peixes através de pesca artesanal. O coral degradado reduz a proteção contra as ondas, causando ainda mais erosão costeira e inundações. Segundo o Índice ND-Gain ¹(**Notre Dame Global Adaptation Initiative, 2019**) desenvolvida pela Universidade de Notre Dame, USA, Cabo Verde é um país altamente vulnerável aos efeitos das mudanças climáticas, mas considera que o país está no caminho certo para responder efetivamente a estes efeitos, sendo necessário reforçar a capacidade de adaptação. Numa lista de 182 países, Cabo Verde está no ranking 77 dos países mais bem preparados

para lidar com os efeitos das mudanças climáticas (ND-Gain Index, 2019).

A nível da CPLP só Portugal (Ranking 25) está à frente de Cabo Verde. O país da CPLP logo a seguir a Cabo Verde é o Brasil no ranking 92, e seguem-se Timor-Leste (112), São Tomé e Príncipe (127), Guiné Equatorial (142), Moçambique (154), Angola (160) e Guiné-Bissau (179). O primeiro país da lista é Noruega (1) e o último é o Chad (182).

Ocorreram importantes avanços nos últimos 5 anos que merecem realce:

O reforço das capacidades nacionais para a produção de dados, monitorização dos fenómenos e riscos climáticos, bem como para a prevenção destes e disponibilização de informação para apoiar as medidas de mitigação dos riscos inerentes às atividades económicas como os transportes aéreos, marítimos, a agricultura, bem como prevenir eventuais desastres.

Cabo Verde ratificou a Convenção Quadro das Nações Unidas Sobre Mudanças Climáticas (CQNUMC) e na condição da Parte Contratante apresentou, em 2017, a Terceira Comunicação Nacional sobre as Mudanças Climáticas.

Submissão da Contribuição Nacionalmente Determinada (NDC), no início de 2021, à CQNUMC;

Implementação do Projeto REFLOR com contribuição de 11% para as metas da NDC.

¹ <https://gain.nd.edu/our-work/country-index/rankings/>

Constituem desafios maiores a enfrentar e vencer: a redução das emissões nacionais de gases de efeito estufa e aumentar a resiliência do país face aos efeitos das mudanças climáticas; a consciencialização da sociedade cabo-verdiana e todos os setores para o fenómeno das mudanças climáticas; a implementação do Plano Nacional de Adaptação (NAP CV); o planeamento, a gestão e o acompanhamento do progresso da governança climática.

Ambicionamos no horizonte 2030, construir a resiliência de Cabo Verde, promovendo o aumento do conhecimento sobre as mudanças climáticas e a minimização dos seus impactos negativos, através do planeamento e da orçamentação das mudanças climáticas a todos os níveis, nacional e local, quer a nível de mitigação, quer a nível de adaptação.

No âmbito do PEDS II e em específico do Programa Ação Climática e Resiliência, serão concretizadas importantes realizações como: a implementação de políticas públicas para a melhoria da Governança Climática, arranjos institucionais e planeamento sensível ao clima; a melhoria da resiliência local, combatendo a pobreza e identificando oportunidades de adaptação e de desenvolvimento de baixo carbono ao nível comunitário, a incluir no planeamento Municipal; o fortalecimento das ações de adaptação para enfrentar as vulnerabilidades atuais e futuras; a implementação de ações de mitigação em benefício do desenvolvimento

do país; a compreensão das mudanças climáticas e implementação de respostas concertadas e planeadas face a eventos climáticos extremos, com base em dados científicos; a ampliação da Informação, Educação, Sensibilização e Capacitação sobre as mudanças climáticas; o estabelecimento de uma nova governança para o Clima, para garantir o planeamento, gestão e implementação da política climática do País.

Com a implementação do PEDS II estará institucionalizada a governança climática a nível nacional e local, em todos os setores, efetivada a integração das mudanças climáticas nas políticas, planos e estratégias a todos os níveis (sectorial e espacial), a fim de levar em conta os riscos e oportunidades das mudanças climáticas na tomada de decisões e implementação. Cabo Verde será um país mais resiliente e inclusivo face às mudanças climáticas, estará reduzida em 10% as emissões de CO₂ e outros GEE em toda a economia. No horizonte deste plano estratégico, 5 municípios estarão a implementar planos de adaptação municipais sensíveis ao género face às mudanças climáticas para uma maior resiliência das comunidades mais vulneráveis, pelo menos 70% da população terá acesso à informação e alertas climáticos sensíveis ao género, priorizando pelo menos 50% dos grupos mais vulneráveis e estará reforçada a governança climática, com a participação dos Municípios e dos diversos setores e esta será mais eficaz e eficiente do ponto de vista da mitigação como da adaptação.

ÍNDICE DE QUADROS E GRÁFICOS

Quadro Nº 1 - Movimento de passageiros e carga nos aeroportos do País no horizonte 2026.....	13
Quadro Nº 2 - Acesso à água e saneamento no horizonte 2026.....	17



Lote PH04, Urb. Morrinho De Baguincho - Z.D.
Praia de Boca Salina - Boa Vista, Cabo Verde



(+238) 260 75 21



caboverdef4dev@govcv.gov.cv