



ECOWAS COMMISSION  
COMMISSION DE LA CEDEAO  
COMISSÃO DA CEDEAO



# PERSPETIVAS ECONÓMICAS REGIONAIS DA CEDEAO

## EDIÇÃO 2024

Infraestruturas de Transportes e Comunicações como  
Elementos Catalisadores da Integração Económica na CEDEAO

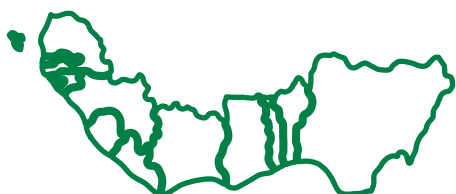


# PERSPETIVAS ECONÓMICAS REGIONAIS DA CEDEAO

## EDIÇÃO 2024

---

Infraestruturas de Transportes e Comunicações como  
Elementos Catalisadores da Integração Económica na CEDEAO



Publicado pela Comissão da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (Comissão da CEDEAO).

© 2025 Comissão da CEDEAO

Todos os direitos reservados. Publicado em 2025

As Perspetivas Económicas Regionais da CEDEAO (PERC) são uma publicação anual da Comissão da CEDEAO.

As opiniões e recomendações de políticas expressas nesta Edição são da responsabilidade do pessoal da Direção de Pesquisa e Estatísticas, dos consultores e dos colaboradores. Não refletem necessariamente as posições da Comissão da CEDEAO, dos seus órgãos estatutários ou das autoridades nacionais.

Exceto no caso de citações curtas devidamente reconhecidas, nenhuma parte desta publicação pode ser reproduzida sob qualquer forma, eletrónica ou não, sem autorização.

Para mais informações, contactar  
A Direção de Investigação e das Estatísticas,  
Departamento dos Assuntos Económicos e  
Agricultura,  
Comissão da CEDEAO,  
River Plaza and Mall  
Central Business District  
Abuja, Nigeria  
[www.ecowas.int](http://www.ecowas.int)

ISBN: 978-978-692-695-7

# ÍNDICE DE CONTEÚDOS



Lista das Figuras	v
Lista das Tabelas	viii
Lista das Caixas	ix
Lista de Abreviaturas e Acrónimos	x
Mensagem do Presidente da Comissão da CEDEAO	xii
Agradecimentos	xiv
Resumo Executivo	xvi



**CAPÍTULO 1: SITUAÇÃO ECONÓMICA MUNDIAL E REGIONAL: DESENVOLVIMENTOS RECENTES E PERSPETIVAS**

**1**

**CAPÍTULO 2: DINÂMICA DO DESEMPENHO ECONÓMICO DO ESPAÇO CEDEAO**

**9**

2.1. Introdução	10
2.2. Desempenho Económico Misto	10
2.3. Motores do Crescimento Económico	15
2.4. Dilema da Política Monetária	19
2.5. Melhoria do Desempenho Orçamental	25
2.6. Posição Externa e Saldos Comerciais	31
2.7. Contexto de Desenvolvimento Socioeconómico	38
2.8. Valores Reais e Projetados de Alguns Indicadores Macroeconómicos	42
2.9. Perspetivas de Desempenho Económico Regional da CEDEAO	46
2.10. Riscos e Benefícios para as Perspetivas Económicas do Espaço CEDEAO	52

**CAPÍTULO 3: INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES : ELEMENTOS CATALISADORES DA INTEGRAÇÃO ECONÓMICA NA CEDEAO**

**57**

1. Introdução	58
2. Importância das Infraestruturas de Transporte e Comunicação : Elementos Catalisadores da Integração na CEDEAO	58
2.1. Transportes	58
2.1.1. Rodoviário	59
2.1.2. Ferroviário	60
2.1.3. Navegáveis Interiores	60
2.1.4. Aéreo	61
2.1.5. Marítimo	61

2.2. Comunicação 62

3. Estado das Infraestruturas de Transporte e Comunicação no Espaço CEDEAO 62

3.1. Infraestruturas e Serviços de Transporte Rodoviário 62

3.1.1. Infraestruturas e Serviços de Transporte Rodoviário 63

3.1.2. Infraestruturas e Serviços Ferroviários 76

3.1.3. Transporte por Vias Navegáveis Interiores 81

3.1.4. Transporte Aéreo 82

3.1.5. Transporte Marítimo 88

3.2. Infraestrutura de Comunicação 92

4. Impactos das infraestruturas de transporte e comunicação no desempenho socioeconómico do espaço CEDEAO 106

4.1. Impacto das infraestruturas de transportes no desempenho socioeconómico do espaço CEDEAO 106

4.2. Impacto das Infraestruturas e Serviços de Comunicação no Desempenho Socioeconómico do espaço CEDEAO 113

5. Análise FOFA das Infraestruturas de Transporte e Comunicação como Catalisadores da Integração Regional 113

5.1. Análise FOFA das Infraestruturas e Serviços de Transporte 113

5.2. Análise FOFA da Infraestrutura e dos Serviços de Comunicação 115

6. Poderá a CEDEAO enfrentar o desafio das infraestruturas de transporte e comunicação estabelecido no ODS 9 até 2030? 118

6.1. Introduction 118

6.2. ODS 9 e Transportes 119

6.3. ODS 9 e Comunicação 119

6.4. Conclusões e recomendações 120

**CAPÍTULO 4: CONCLUSÕES GERAIS E RECOMENDAÇÕES 123**

1. Conclusão 124

2. Recomendações 125

**NOTAS DOS ESTADOS-MEMBROS 131**

Benim	132
Cabo Verde	134
Côte d'Ivoire	136
A Gâmbia	138
Gana	140
Guiné	142
Guiné-Bissau	144
Libéria	146
Nigéria	148
Senegal	150
Serra Leoa	152
Togo	154

**ANEXOS 157****REFERÊNCIAS GERAIS 160****LISTA DE FIGURAS**

<b>Figura 1:</b> Crescimento do PIB Real por Região em 2023 e Previsões para 2024 a 2026 (em percentagem)	2
<b>Figura 2:</b> Crescimento do PIB real em África e nas suas sub-regiões em 2023 e previsões para 2024 a 2026 (em percentagem)	4
<b>Figura 3:</b> Inflação Global e regional em 2023 e previsões para 2024 a 2026 (em percentagem)	6
<b>Figura 4:</b> Inflação nas sub-regiões de África em 2023 e previsões para 2024 e 2025 (em percentagem)	7
<b>Figura 5:</b> Taxa de crescimento média do PIB real e taxa de inflação da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	11
<b>Figura 6:</b> Taxa média de crescimento do PIB real da CEDEAO, da UEMOA e da ZMAO: 2020 a 2023 (em percentagem)	12
<b>Figura 7:</b> Taxas médias de inflação da CEDEAO, da ZMAO e da UEMOA: 2020-2023 (em percentagem)	12
<b>Figura 8:</b> Taxa média de crescimento do PIB real inferior a 3% e taxa média de inflação de alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	14
<b>Figura 9:</b> Taxa média de crescimento do PIB real entre 3% e 5% e taxa média de inflação nos Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	14
<b>Figura 10:</b> Taxa média de crescimento do PIB real superior a 5% e taxa média de inflação de alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	15
<b>Figura 11:</b> Contribuição média dos Estados-membros da CEDEAO para o PIB regional: 2020 a 2023 (em percentagem)	16
<b>Figura 12:</b> Composição setorial do PIB real no espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	17
<b>Figura 13:</b> Rácio do consumo privado e público em relação ao PIB do espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	18



<b>Figura 14:</b> Rácio da formação bruta de capital fixo/PIB no espaço da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	19	<b>Figura 27:</b> Comércio Total no Espaço CEDEAO em milhares de milhões de dólares EU de 2020 a 2023	32
<b>Figura 15:</b> Taxa de política monetária e inflação na UEMOA no final de 2023 (em percentagem)	20	<b>Figura 28:</b> Exportações, Importações e Balança Comercial da CEDEAO em milhares de milhões de dólares EU de 2020 a 2023	33
<b>Figura 16:</b> Rácio da Massa Monetária em Sentido Lato em ao PIB e crescimento da Massa Monetária em Sentido Lato na região da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	22	<b>Figura 29:</b> Rácio Balança Comercial/PIB para a Região da CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)	33
<b>Figura 17:</b> Rácio do crédito total ao PIB no espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (percentagem)	23	<b>Figura 30:</b> Saldo Médio da balança de transações correntes da região da CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)	34
<b>Figura 18:</b> Taxas Devedoras e de Poupança Médias no espaço CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)	24	<b>Figura 31:</b> Saldo Médio da Balança de transações correntes da CEDEAO, da ZMAO e da UEMOA: 2020 -2023 (em percentagem)	34
<b>Figura 19:</b> Taxas Devedoras e de Poupança Médias em alguns Estados-Membros da CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)	25	<b>Figura 32:</b> Comércio intrarregional dos Estados-membros da CEDEAO: 2020 a 2023 (em milhares de milhões de dólares EU)	35
<b>Figura 20:</b> Rácio das Receitas Totais do Espaço CEDEAO, incluindo donativos, em relação ao PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)	26	<b>Figura 33:</b> Exportações e Importações Intrarregionais dos Estados-membros da CEDEAO: 2020 a 2023 (em milhares de milhões de dólares EU)	36
<b>Figura 21:</b> Rácio Despesas Totais e Empréstimos Líquidos/PIB do Espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	27	<b>Figura 34:</b> Contribuição dos Estados-membros da CEDEAO para as Exportações Intrarregionais em 2023	37
<b>Figura 22:</b> Rácio Saldo Orçamental, incluindo donativos/PIB do Espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	28	<b>Figura 35:</b> Contribuição dos Estados-membros da CEDEAO para as Importações Intrarregionais em 2023	37
<b>Figura 23:</b> Défice Orçamental Médio (incluindo subvenções) /PIB dos Estados-membros da CEDEAO com um défice orçamental superior a 3% entre 2020 e 2023 (em percentagem)	29	<b>Figura 36:</b> Taxa de Pobreza em alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 e 2023	38
<b>Figura 24:</b> Rácio Dívida Pública/PIB da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	30	<b>Figura 37:</b> Pontuação de Diversidade Alimentar em alguns Estados-membros da CEDEAO: 2020 a 2023	39
<b>Figura 25:</b> Rácio do Serviço da Dívida/PIB e Rácio do Serviço da Dívida/Receitas da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	31	<b>Figura 38:</b> Coeficiente de Gini para alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023	41
<b>Figura 26:</b> Rácio das Importações e Exportações Totais/ PIB do Espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)	31	<b>Figura 39:</b> Taxas de Desemprego em alguns Estados-membros da CEDEAO: 2020-2023	41
		<b>Figura 40:</b> Taxa de crescimento real do PIB e taxa de inflação previstas e efetivas para 2023 (em percentagem)	42

<b>Figura 41:</b> Estados-membros da CEDEAO com valores reais superiores aos previstos em 2023 (em percentagem)	43	<b>Figura 55:</b> Densidade Rodoviária dos Estados-Membros da CEDEAO em 2023 (km por 100 km <sup>2</sup> )	66
<b>Figura 42:</b> Estados-membros da CEDEAO com os mesmos valores reais e previstos em 2023 (em percentagem)	43	<b>Figura 56:</b> Percentagem de Veículos Sobrecarregados em alguns Estados-membros em 2022	67
<b>Figura 43:</b> Estados-membros da CEDEAO com valores reais inferiores aos previstos em 2023 (percentagem)	44	<b>Figura 57:</b> Mortes em Acidentes de Viação por Estado-Membro	70
<b>Figura 44:</b> Taxa de inflação prevista e real dos Estados-membros da CEDEAO em 2023 (percentagem)	45	<b>Figura 58:</b> Mortes em 2021 devido a acidentes de trânsito por 100.000 habitantes	70
<b>Figura 45:</b> Valores Previstos e Reais da Massa Monetária em Sentido Lato em 2023 dos Estados-membros da CEDEAO (em percentagem)	45	<b>Figura 59:</b> Corredores Rodoviários Regionais da CEDEAO	71
<b>Figura 46:</b> Projeções do PIB real e da Taxa de Inflação do Espaço CEDEAO: 2024 a 2026.	46	<b>Figura 60:</b> Extensão e Estado dos Corredores Rodoviários Regionais da CEDEAO em 2023	72
<b>Figura 47:</b> Projeção da Taxa de Inflação em alguns Estados-membros da CEDEAO de 2024 a 2026	48	<b>Figura 61:</b> Tráfego nos Corredores Rodoviários Regionais	74
<b>Figura 48:</b> Taxa de Crescimento da Massa Monetária em Sentido Lato no Espaço CEDEAO: 2023 - 2026.	49	<b>Figura 62:</b> Duração do Trânsito em alguns Corredores Rodoviários Regionais	75
<b>Figura 49:</b> Rácio da Dívida Pública/PIB no Espaço da CEDEAO: 2024 - 2026 (em percentagem)	50	<b>Figura 63:</b> Duração de travessia passagem em determinadas fronteiras	76
<b>Figura 50:</b> Projeção do Saldo das Operações Correntes do Espaço CEDEAO: 2024 a 2026	51	<b>Figura 64:</b> Densidade Correspondente da Rede Ferroviária por Estado-membro 2022	77
<b>Figura 51:</b> Índice Composto de Transporte de 2019 a 2022	63	<b>Figura 65:</b> Tarifas de Frete Rodoviário e Ferroviário para as Trocas Intrarregionais em Africa de 2018 a 2021	81
<b>Figura 52:</b> Notas do Índice Composto de Transporte de 2019 a 2022	64	<b>Figura 66:</b> Representação Esquemática da Importância do Transporte Aéreo em 2023	82
<b>Figura 53:</b> Rede Rodoviária Total e Percentagem de Estradas Pavimentadas	65	<b>Figura 67:</b> Contribuição do transporte aéreo para a criação de empregos e para o PIB em 2023	83
<b>Figura 54:</b> Densidade Rodoviária no Espaço CEDEAO em 2022	66	<b>Figura 68:</b> Taxas Regionais Médias Aplicadas aos Passageiros por Sub-região Africana em 2020 (US\$)	84
		<b>Figura 69:</b> Tarifas Aeroportuárias Médias por Sub-região Africana em 2024 (US\$)	85
		<b>Figura 70:</b> Comprimento das Pistas nos Estados-membros da CEDEAO em 2022 (em metros)	86



## LISTA DE TABELAS

<b>Figura 71:</b> Índices dos Serviços em Linha e às Pessoas nos Estados-membros da CEDEAO em 2024	92	<b>Tabela 1:</b> Acesso à Água Potável em alguns Estados-membros da CEDEAO: 2020-2023	40
<b>Figura 72:</b> Índice de Desenvolvimento da Administração Pública em Linha (EGDI) nos países da CEDEAO	93	<b>Tabela 2:</b> Acesso à Eletricidade em alguns Estados-membros da CEDEAO: 2020-2023	40
<b>Figura 73:</b> Evolução do Índice de Infraestruturas de Telecomunicações nos Estados-membros da CEDEAO de 2018 a 2024)	93	<b>Tabela 3:</b> Corredores Rodoviários Regionais da CEDEAO em 2023	73
<b>Figura 74:</b> Comparação em 2024 do Índice de Desenvolvimento das Infraestruturas de Telecomunicações nas Regiões Africanas	94	<b>Tabela 4:</b> O Estado da Rede ferroviária no Espaço da CEDEAO em 2024	78
<b>Figura 75:</b> Acordo de itinerância entre as Autoridades Reguladoras Nacionais na região da CEDEAO	98	<b>Tabela 5:</b> Disponibilidade de Material Circulante em determinados Estados-membros da CEDEAO em 2024	80
<b>Figura 76:</b> Mapa do Ponto de Amarração dos Cabos Submarinos na CEDEAO	98	<b>Tabela 6:</b> Rios Navegáveis no Espaço CEDEAO em 2022	82
<b>Figura 77:</b> PIRE de Banda C Padrão RASCOM	99	<b>Tabela 7:</b> Os Cinco Aeroportos mais Caros por Sub-região Africana em 2020	84
<b>Figura 78:</b> PIRE na Banda Ku North de RASCOM	100	<b>Tabela 8:</b> Classificação dos Estados-Membros da CEDEAO com base no índice de conectividade	90
<b>Figura 79:</b> Comércio Total e Comércio Intrarregional dos Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023	108	<b>Tabela 9:</b> Comparação das Fachadas Marítimas das Sub-regiões Africanas	91
<b>Figura 80:</b> Montante do Comércio Intrarregional dos Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023	109	<b>Tabela 10:</b> Número de Redes de Telemóveis e Utilizadores por Estados-membros da CEDEAO em 2024	96
<b>Figura 81:</b> Desempenho Comercial do Corredor Rodoviário da CEDEAO	110	<b>Tabela 11:</b> Redes Terrestres de Banda Larga	101
<b>Figura 82:</b> Tempo de Travessia das Fronteiras de alguns postos de controlo justapostos no Espaço CEDEAO	110	<b>Tabela 12:</b> Centros de Dados e outras Plataformas de Infraestruturas na CEDEAO	102
<b>Figura 83:</b> Percentagem do Comércio Total por Modo de Transporte na Região da CEDEAO de 2020 a 2023	112	<b>Tabela 13:</b> Portal de Serviços em Linha Disponível em alguns Estados-membros da CEDEAO	103
		<b>Tabela 14:</b> Alguns Serviços de Administração em Linha nos Estados-membros da CEDEAO em 2024	104
		<b>Tabela 15:</b> Link de Acesso aos Dados Abertos dos Governos na região da CEDEAO	105

## LISTA DE CAIXAS

<b>Tabela 16:</b> Período de Implementação Previsto para a Infraestrutura Rodoviária de 2020 a 2030	107	<b>Caixa 1:</b> Moedas e Inflação na África Subsariana em 2024: Experiências Divergentes	21
<b>Tabela 17:</b> Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO para as Infraestruturas Ferroviárias de 2021 a 2030	111	<b>Caixa 2:</b> As 10 Economias Africanas com o Crescimento mais Rápido em 2025	47
<b>Tabela 18:</b> Resumo da Análise FOFA da Infraestrutura e Serviços de Transporte dos Estados-membros da CEDEAO	115	<b>Caixa 3:</b> As Taxas Aduaneiras de 0,5% Afetarão as Atividades dos Comerciantes na Nigéria/Níger	52
<b>Tabela 19:</b> Pontos Fortes e Fracos da Comunicação Digital no Espaço CEDEAO.	117	<b>Caixa 4:</b> A Redução da Ajuda por Trump Poderá Levar Mais 5,7 Milhões de Africanos à Pobreza Extrema no Próximo Ano	53
<b>Tabela 20:</b> Índice Global dos ODS dos Estados-membros da CEDEAO em 2020 e 2023 (em percentagem)	118	<b>Caixa 5:</b> Trump Prepara-se para Remodelar a Economia Mundial e a Condução dos Negócios a Nível Global.	54
<b>Tabela 21:</b> Proporção da População Coberta por uma Rede Móvel 3G em 2023 (percentagem)	120	<b>Caixa 6:</b> Um Novo Direito de 14% aplicado ao Comércio com isenção de direitos no âmbito da AGOA entre a Nigéria e os Estados Unidos - segundo o Presidente da NACC	55
		<b>Caixa 7:</b> A Libéria, a Gâmbia e a Serra Leoa assinam um acordo	97



## LISTA DE ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

**AGETU** : Agência de Gestão do Transporte Urbano

**AGOA** : Crescimento e Oportunidades Económicas em África

**AFRAA** : Associação das Companhias Aéreas Africanas (African Airlines Association)

**ARREST** : Agricultura, Estradas, Estado de Direito, Educação, Saneamento e Turismo

**ASECNA** : Agência para a Segurança da Navegação Aérea em África e Madagáscar

**BAD** : Banco Africano de Desenvolvimento

**BCEAO** : Banco Central dos Estados da África Ocidental

**CBL** : Banco Central da Libéria

**CEA** : Comissão Económica para a África

**CEMAC** : Comunidade Económica e Monetária da África Central

**CEDEAO** : Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

**CETUD** : Conselho Executivo dos Transportes Urbanos de Dakar

**CIRST** : Equipa de Resposta a Incidentes de Segurança Informática nacional

**CNUCED** : Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento

**COA** : Costa de África

**DDEP** : Programa de Troca da Dívida Interna

**EGDI** : Índice de Desenvolvimento da Administração em Linha

**ETLS** : Esquema de Liberalização do Comércio da CEDEAO

**FAA** : Administração Federal de Aviação (Federal Aviation Administration)

**FAO** : Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura

**FMI** : Fundo Monetário Internacional

**FOFA** : Forças, Oportunidades, Fraquezas e Ameaças

**FTTH** : Fibra ótica até ao domicílio

**GAPTIE** : Greater Accra Passenger Transport Executive

**GSMA** : Global System for Mobile Communication Association

**HD** : Alta definição

**IA** : Inteligência Artificial

**IDE** : Investimento direto estrangeiro

**IIT** : Índice de Infraestruturas de Telecomunicações

**IoT** : Internet das Coisas

**IATA** : Associação Internacional de Transporte Aéreo (International Air Transport Association)

**INE** : Instituto Nacional de Estatística

**IXP** : Pontos de Troca de Tráfego Internet

**LAMATA** : Lagos Metropolitan Area Transport Authority

**LSCI** : Índice de Conectividade do Transporte Marítimo de Linha

**MEED** : Mercados Emergentes e as Economias em Desenvolvimento

**NBP** : Navegação Baseada na Performance

**NIS** : Sistema nacional de identificação

**OACI** : Organização da Aviação Civil Internacional

**ODS** : Objetivo de Desenvolvimento Sustentável

**PIB** : Produto Interno Bruto

**PKI** : Plataforma de infraestrutura de chave pública

**PMA** : Países menos avançados

**PBR** : Países de baixo rendimento

**SADC** : Comunidade de Desenvolvimento da África Austral

**SFI** : Sociedade Financeira Internacional

**SIGMAT** : Sistema Interligado de Gestão das Mercadorias em Trânsito

**SIR** : Sistema Informatizado de Reservas

**SMS** : Serviços de mensagens curtas

**TDT** : Televisão Digital Terrestre

**TIC** : Tecnologias de informação e comunicação

**UE** : União Europeia

**UIT** : União Internacional das Telecomunicações

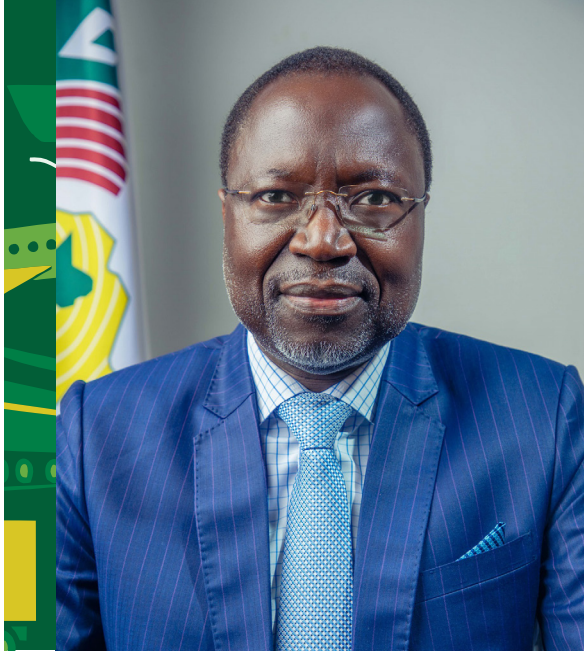
**WURI** : Identificação Única para a Inclusão na África Ocidental

**ZCLCA** : Zona de Comércio Livre Continental Africana

**ZMAO** : Zona Monetária da África Ocidental



## Mensagem do Presidente da Comissão da CEDEAO



**É** com grande prazer e um entusiasmo marcado que vos apresentamos a Edição de 2024 das Perspetivas Económicas Regionais da CEDEAO (PERC 2024). Continua a ser uma publicação que continua a destacar a dinâmica económica da nossa região, ao mesmo tempo que estimula o debate sobre o seu percurso rumo à prosperidade e ao desenvolvimento sustentável.

Apoiando-se nas bases lançadas pela primeira edição de 2023, que explorava as interações entre a instabilidade política, as ameaças à segurança e o desenvolvimento económico, esta segunda edição assinala uma evolução significativa. Ao analisar o desempenho económico efetivo registado em 2023 à luz das previsões anteriores, proporciona uma

compreensão mais clara e mais aprofundada da forma como as projeções económicas se concretizam em contextos reais. Além disso, esta edição revisita as previsões para 2024, 2025 e 2026, oferecendo uma perspetiva prospectiva sobre a trajetória económica da nossa região.

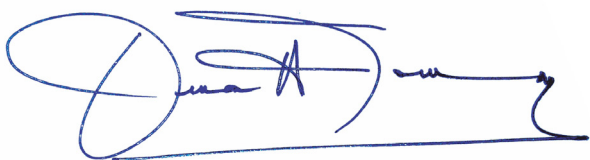
Este ano, a nossa atenção centra-se numa questão fundamental: de que forma as infraestruturas de transporte e de comunicação podem servir de catalisadores da integração regional no seio da CEDEAO? Num momento em que a globalização continua a redesenhar os panoramas económicos, não se pode subestimar a importância de dispor de infraestruturas interligadas e eficientes. Seja para facilitar a circulação fluida de mercadorias ou para acelerar a troca de ideias, estas infraestruturas encerram a promessa de desbloquear o potencial inexplorado do comércio e do investimento intrarregional.

As conclusões da edição de 2024 destacam o poder transformador de uma infraestrutura sólida, capazes de colmatar disparidades, promover a inclusão económica e reforçar os laços entre os Estados-membros da CEDEAO. Reconhecemos igualmente que persistem desafios, desde a mobilização de recursos até à harmonização das políticas. Esta publicação visa estimular o diálogo e a tomada de medidas concretas com vista a ultrapassar esses obstáculos.

A Edição de 2024 das Perspetivas Económicas Regionais da CEDEAO reafirma o nosso compromisso em fornecer análises rigorosas, baseadas em dados fiáveis, que promovam uma tomada de decisão informada em toda a região. Esperamos que o presente documento constitua um recurso valioso para os responsáveis pela formulação de políticas, as partes interessadas e os parceiros que trabalham incansavelmente para concretizar a visão coletiva de uma CEDEAO integrada, resiliente e economicamente dinâmica.

Gostaríamos de expressar a nossa gratidão aos colaboradores, investigadores e especialistas que se dedicaram intelectualmente para tornar possível esta publicação. As vossas contribuições permitem-nos aprofundar a nossa compreensão e alargar as nossas perspetivas.

Esperamos ver estes esforços de colaboração intensificarem-se à medida que continuam a moldar o futuro da nossa região.



**S.E. Omar Alieu Touray**

Presidente da Comissão da CEDEAO



## Agradecimentos

A Edição de 2024 das Perspetivas Económicas Regionais da CEDEAO (PERC) foi preparada pelo Departamento dos Assuntos Económicos e Agricultura, sob a liderança da Comissária, Sra. Massandjé Touré-Litsé, e sob a supervisão do Diretor de Investigação e Estatísticas, Sr. Mahamadou Yahaya.

O Sr. Félix Fofana N'Zué, Chefe da Divisão de Investigação, Gestão do Conhecimento e Análise Económica, coordenou todas as atividades técnicas que conduziram à elaboração do relatório. A equipa principal responsável pela elaboração do relatório integra Wumi Olayiwola e Mohamed Jalloh, ambos membros da Direção de Investigação e Estatísticas. Contaram com o apoio de Durand Koffi Adjassou, Liatu Damishi Omoyiola, Uwem Ibanga, Kingsley Opara e Sharon Zira Dia, que prestaram um valioso apoio em matéria de investigação e administração.

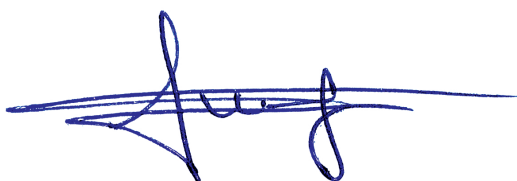
Os dados foram recolhidos junto dos institutos nacionais de estatística dos Estados-membros da CEDEAO, bem como dos Ministérios das Finanças, da Economia e do Planeamento, por intermédio do Comité Nacional de Política Económica (CNPE)/ Comité Nacional de Coordenação (CNC), que validou os dados utilizados; completados com informações provenientes dos relatórios de convergência. A compilação e análise dos dados realizada por peritos foi consolidada, enriquecida e validada durante os ateliers nacionais, os quais garantiram a apropriação da informação. Participaram nestes trabalhos os seguintes peritos Roland Médjigbodo

(Universidade de Abomey-Calavi, Benim), Odair Barros-Lopes Varela (Universidade de Cabo Verde - Uni-CV), Tite Béké (Universidade Félix Houphouët-Boigny, Abidjan, Côte d'Ivoire), Mamadou A. Barry (Ministério das Finanças, Gâmbia), Sarkodie Owusu (Universidade do Gana), Suande Camara (Instituto Nacional de Estatística, Guiné-Bissau), Abdoul Aziz Diallo (Economista, Escritório do FMI na Guiné), Edna Johnny (Universidade da Libéria), Amos Ogunwale (Instituto Nigeriano de Investigação Social e Económica, Nigéria), Mayoro Diop (Universidade Cheikh Anta DIOP de Dakar, Senegal), James Koroma (Instituto Nacional de Estatística, Serra Leoa), e Damien Akoété Agbodji (Universidade de Lomé, Togo).

As notas por país e o relatório sobre o tema principal foram analisados pela equipa responsável pelas PERC, nomeadamente membros do pessoal técnico e os Direção dos Transportes e os da Economia Digital e dos Correios (Chris Appiah, Folake Olagunju, Marie Nde Sène, AbdulHaki Bashiru-Dine e Ashoke Maliki). A equipa contou com o apoio de: Benneth Obi (Universidade de Abuja, Nigéria), Gboyega Oyeranti (Universidade de Ibadan, Nigéria), Dickson Dare Ajayi (Universidade de Ibadan, Nigéria), Barnabas Obasaju (Universidade Landmark, Nigéria), Ese Urrie (Universidade Covenant), Anya Igwe-Kalu (Universidade do Estado de Abia, Nigéria), Kwami Ossadzifo Wonyra (Universidade de Kara, Togo), e Brou Bosson (Universidade Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire). Agradecemos especialmente a Serge Laurent Adjovi (Benim), Godwin Joseph

Brocke (Gana) e Joseph Michel Cissé (Senegal) por terem elaborado o tema principal desta edição. Manifestamos igualmente a nossa gratidão a Soumahoro Sindou (Universidade Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), Robert Mobio (Universidade Félix Houphouët-Boigny, Côte d'Ivoire), Adeyanju Osadolor Adenike (ABBI Books, Nigéria), Raphael Kouassi (Universidade Peleforo GON COULIBALY de Korhogo, Côte d'Ivoire) e Joseph Brites (Consultor Independente, Cabo Verde) pelo seu trabalho profissional de revisão e tradução. Os nossos agradecimentos estendem-se também a Monsuru Sodeeq e Ayokunle Yoloye pela realização dos trabalhos de infografia, edição, paginação e design da presente publicação.

A Edição de 2024 das PERC está agora disponível. Os nossos sinceros parabéns a todos! Obrigado pelo vosso árduo trabalho – preparemo-nos agora para a edição de 2025.



## Mahamadou Yahaya

Diretor de Investigação e Estatísticas  
Comissão da CEDEAO



## Resumo Executivo



**A** edição de 2024 das Perspetivas Económicas Regionais da CEDEAO (PERC) apresenta uma análise aprofundada dos indicadores, tendências e projeções económicas, com foco no papel das infraestruturas de transporte e comunicação na integração económica regional, em conformidade com a Visão 2050 da CEDEAO. O relatório sublinha a importância destes setores para impulsionar o crescimento sustentável e a prosperidade dos Estados-membros.

**O** capítulo I analisa as perspetivas económicas globais e regionais para o período de 2024 a 2026, com base nas projeções do Banco Mundial e do FMI. Prevê-se que o crescimento global se situe em 2,6 % em 2024, 2,7 % em 2025 e recue para 2,4 % em 2026. As economias avançadas deverão crescer 1,5 % em 2024, enquanto os Mercados Emergentes e as Economias em Desenvolvimento (MEED) devem alcançar 4,0 % em 2024 e 2025, desacelerando para 3,8 %

em 2026. A nível regional, a Ásia Oriental e o Pacífico deverão desacelerar de 4,8 % em 2024 para 4,2 % em 2025 e 4,0 % em 2026 devido ao abrandamento estrutural da China. A Europa e a Ásia Central deverão passar de 3,2 % em 2023 para 3,0 % em 2024, 2,9 % em 2025 e 2,5 % em 2026, influenciadas pelo abrandamento da Rússia.

A América Latina e o Caraíbas deverão registar 1,8 % em 2024, aumentando para 2,3 % em 2025 e 2,4 % em 2026, sustentadas pela recuperação da Argentina. O Sul da Ásia manterá um crescimento forte, mas em desaceleração, de 6,2 %, afetado pela desaceleração da Índia e do Bangladesh. A África Subsaariana deverá crescer de 3,5 % em 2024 para 3,9 % em 2025 e 4,1 % em 2026, beneficiando da alta dos preços das matérias-primas. As pressões inflacionistas globais deverão diminuir de 5,8 % em 2024 para 4,3 % em 2025, enquanto a inflação em África permanecerá elevada, em 18,6 % em 2024, antes de cair para 9,5 % em 2025 e 2,9 % em 2026, devido à depreciação das moedas e às perturbações nas cadeias de abastecimento.

**O** capítulo II analisa o desempenho socioeconómico da região da CEDEAO entre 2020 e 2023, bem como as projeções até 2026. Com a retirada oficial do Burkina Faso, Níger e Mali, a CEDEAO passa a ter 12 Estados-membros e continua a ser a segunda região com crescimento mais rápido em África. Os Estados costeiros, como Nigéria, Gana e Côte d'Ivoire, impulsionam a atividade, sendo a Nigéria contribui com 66,7 % do PIB regional. O crescimento do PIB atingiu 4,4 % em 2021, mas desacelerou para 3,6 % em 2023 devido ao aumento dos preços globais de alimentos e energia, às alterações climáticas

e à insegurança. A UEMOA superou a ZMAO com uma média de crescimento do PIB de 4,6 % contra 2,4 % entre 2020 e 2023.

A inflação aumentou significativamente, passando de 9,6 % em 2020 para 20,8 % em 2023, impulsionada pela desvalorização das moedas e pela disrupção no fornecimento de alimentos. Os bancos centrais apertaram as políticas monetárias em 2023, aumentando as taxas de juro, enquanto o rácio massa monetária/PIB aumentou de 29,1 % para 34,9 % no mesmo período. As receitas fiscais cresceram devido às reformas tributárias, mas o aumento das despesas públicas provocou défices persistentes, levando a dívida pública a atingir 49,5 % do PIB em 2023. O comércio externo aumentou de 184,4 mil milhões de dólares em 2020 para 219,5 mil milhões em 2023. Do ponto de vista social, o acesso à eletricidade permaneceu baixo em 42 %, e as desigualdades de rendimento variaram, sendo mais baixas na Guiné-Bissau e moderadas na Gâmbia, Nigéria e Serra Leoa. O crescimento do PIB para o período 2024–2026 está projetado em 4,1 % em 2024, 4,7 % em 2025 e 4,6 % em 2026, com a UEMOA continuando a superar a ZMAO. A inflação deverá diminuir na maioria dos Estados-membros, exceto na Nigéria, Gana e Gâmbia. Entre os riscos identificados contam-se a saída dos Estados do Sahel da CEDEAO, o aumento das tarifas dos EUA e a suspensão temporária das atividades da USAID.

**O capítulo III** examina as infraestruturas de transporte e comunicação como fatores determinantes da integração econômica regional. O transporte rodoviário domina, com projetos-chave como o Corredor Dakar-Lagos e a Autoestrada Lagos-Abidjan. No entanto as infraestruturas permanecem

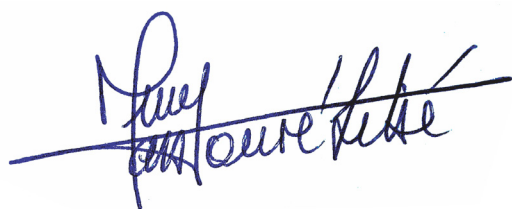
subdesenvolvidas, com apenas 18,7 % das estradas pavimentadas. A sobrecarga, variando de 4 a 75 % do peso por eixo, acelera a degradação das estradas, e a região necessita de 9,6 mil milhões de dólares EU anuais para a sua manutenção, enfrentando restrições financeiras. O transporte ferroviário enfrenta problemas de bitolas incompatíveis e reduzida operacionalidade das linhas existentes, enquanto o transporte aéreo tem potencial, mas enfrenta infraestruturas degradadas e ineficiências. A comunicação digital está a crescer, com investimentos em telecomunicações a aumentarem 125 % entre 2018 e 2024, mas a penetração da banda larga fixa permanece abaixo de 10 % e o acesso à internet é em grande parte móvel. A melhoria das infraestruturas do transporte poderás impulsionar o comércio intrarregional de 10 % em 2020 para 15 % até 2025 e 25 % até 2040 no âmbito da ZCLCA.

A análise FOFA identifica pontos fortes, como investimentos em corredores naturais, transporte multimodal, forte investimento em telecomunicações e um quadro jurídico robusto, mas também pontos fracos, como infraestruturas inadequadas, complexidade aduaneira, baixo acesso à internet e lentidão na criação de conteúdo local. A CEDEAO tem como objetivo o acesso universal à internet, a expansão da inclusão financeira digital e a melhoria da banda larga para alcançar o ODS 9. Superar o défice de infraestruturas, as limitações de financiamento e as necessidades de capital humano é crucial, exigindo a implementação coordenada do Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO e o planeamento a longo prazo para o desenvolvimento futuro.

Em conclusão, as infraestruturas de



transporte e de comunicação constituem catalisadores estratégicos para a realização da visão da região, que é a de se tornar uma **“comunidade de povos plenamente integrada numa região pacífica, próspera, com instituições fortes, respeitadora das liberdades fundamentais e empenhada num desenvolvimento inclusivo e sustentável”**. No entanto, diversos desafios podem comprometer a concretização dessa visão, sendo necessário enfrentá-los. Entre esses desafios, destacam-se o financiamento adequado de projetos de infraestrutura e o desenvolvimento e retenção do capital humano nos setores dos transportes e da comunicação.



## Massandjé TOURÉ-LITSÉ

Comissária para os Assuntos Económicos e a Agricultura





## CAPÍTULO 01

# SITUAÇÃO ECONÓMICA MUNDIAL E REGIONAL: DESENVOLVIMENTOS RECENTES E PERSPETIVAS

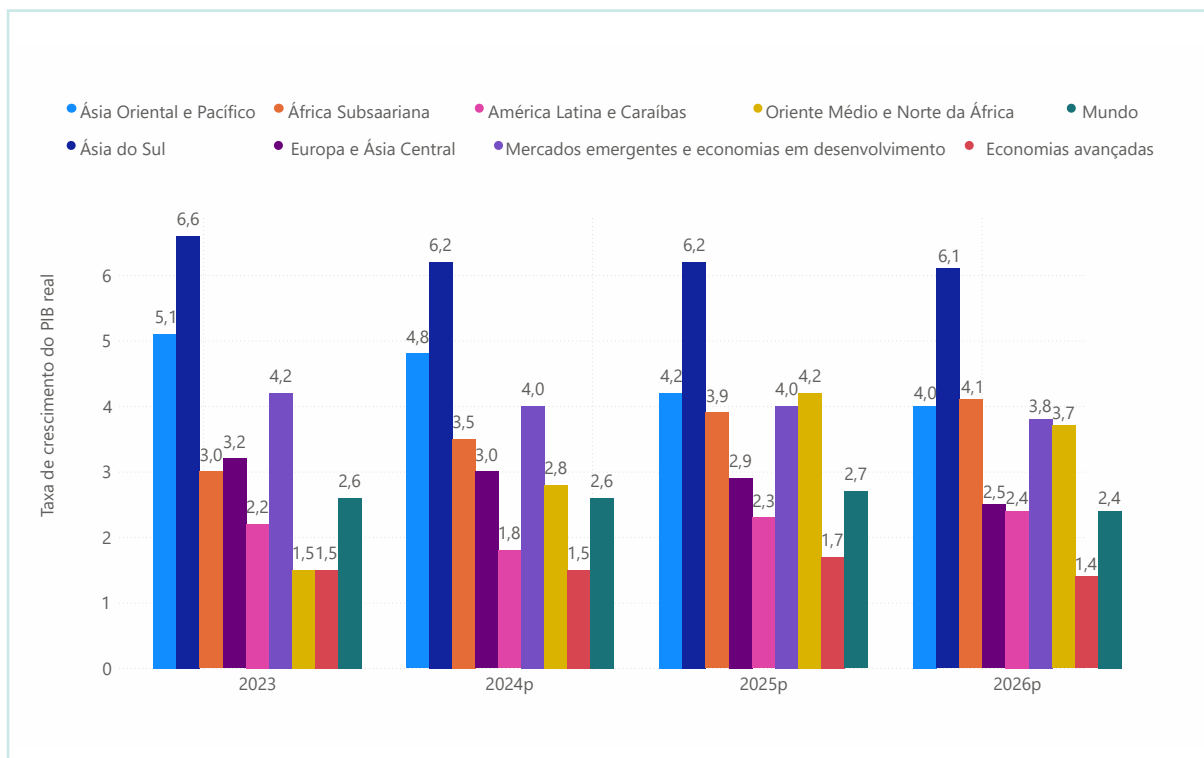
A economia mundial está a estabilizar-se após os choques económicos provocados pela pandemia de COVID-19 e pela crise russo-ucraniana. Apesar das taxas de juro elevadas e das crescentes tensões geopolíticas provocadas pelas guerras no Médio Oriente, na Europa e pelos ataques terroristas em alguns países da África Ocidental, o Banco Mundial (2025) projeta que o crescimento económico mundial atinja 2,6% em 2024, com perspetivas de aumento para 2,7% em 2025 e de diminuição para 2,4% em 2026. O crescimento do PIB real nas economias avançadas deverá atingir 1,5% em 2024, principalmente devido às previsões de baixo crescimento de 0,7% na zona euro e no Japão. Nos Estados Unidos da América, o crescimento do PIB real em 2024 deverá ser de 2,5%, ou seja, a mesma taxa de crescimento do ano anterior.

O crescimento do PIB real das economias emergentes e em desenvolvimento (MEED)

situou-se em 4,2% em 2023 e deverá abrandar para 4,0% em 2024 e 2025, e para 3,8% em 2026. Este desempenho pode ser atribuído às taxas de crescimento económico regionais variáveis. Na Ásia Oriental e no Pacífico, o crescimento deverá recuar de 5,1% em 2023 para 4,8% em 2024, 4,2% em 2025 e 4,0% em 2026. Este desempenho regional resulta da desaceleração estrutural contínua da China; o crescimento económico de 5,2 % registado em 2023 deverá cair para 4,8 % em 2024 e 4,1 % em 2025, apesar do aumento da taxa de crescimento da Tailândia, de 1,9 % em 2023 para 2,4 % em 2024 e 2,8 % em 2025.

A Europa Central também deverá registar uma desaceleração da taxa de crescimento, passando de 3,2 % em 2023 para 3,0 % em 2024, 2,9 % em 2025 e 2,5 % em 2026. Esta evolução deve-se à diminuição da taxa de crescimento da Federação Russa, que deverá passar de 3,6 % em 2023 para 2,9 % em 2024 e, para 1,4 % em 2025.

**Figura 1: Crescimento do PIB Real por Região em 2023 e Previsões para 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Banco Mundial (Junho 2024)

Na América Latina e nas Caraíbas, o crescimento do PIB real foi de 2,2 % em 2023. Em 2024, prevê-se que diminua para 1,8 % antes de aumentar para 2,3 % em 2025 e 2,4 % em 2026. A previsão em baixa para 2024 poderá ser explicada principalmente pelo abrandamento esperado da atividade nas principais economias da região, nomeadamente na Argentina (-3,5% contra -1,6% em 2023), no México (2,3% contra 3,2% em 2023) e no Brasil (2,0% contra 2,9% em 2023). No entanto, o crescimento esperado da região em 2025 resulta da notável recuperação económica da Argentina, com uma taxa de 5,0 %.

No Médio Oriente e Norte de África, a taxa de crescimento do PIB real fixou-se em 1,5 % em 2023, prevendo-se que aumente para 2,8 % em 2024, 4,2 % em 2025 e 3,7 % em 2026. A melhoria do desempenho económico da região é impulsionada pela recuperação económica e pelo desempenho da Arábia Saudita e do Egito. A Arábia Saudita poderá registar um crescimento notável, passando de 2,5 % em 2024 para 5,9 % em 2025, e o Egito de 2,8 % para 4,2 % em 2025

As previsões de crescimento económico para a Ásia do Sul em 2024 são estimadas em cerca de 6,2% em média, revelando um recuo face à taxa de 6,6% registada em 2023. Prevê-se que modere para 6,2% em 2025 e 6,1% em 2026. No que diz respeito à Índia, o seu PIB real deverá crescer a uma taxa de 6,6 % em 2024, comparativamente aos 8,2 % de 2023. De forma semelhante, a previsão de crescimento do PIB real do Bangladesh deverá diminuir de 5,8 % em 2023 para 5,6 % em 2024. Prevê-se que o crescimento económico no Paquistão acelere de -0,2 % em 2023 para 1,8 % em 2024. O crescimento nos Países de Baixo Rendimento (PBR) deverá aumentar de 3,8% em 2023 para 5,0 % em 2024. Este aumento deve-se, em

grande medida, pela retoma da atividade nas economias exportadoras de produtos de base- em especial nos exportadores de metais-; bem como pela melhoria prevista nas economias frágeis. No entanto, as crescentes incertezas resultantes do agravamento dos conflitos na maioria destas economias frágeis levaram a uma revisão significativa em baixa das perspetivas de crescimento da maioria dos PBR. Além disso, a recuperação da recessão global de 2020 continua fraca, já que o crescimento em muitos destes países deverá ficar aquém dos níveis pré-pandemia em pelo menos meio ponto percentual.

O crescimento real do PIB da África Subsaariana (ASS) foi de 3,0 % em 2023, prevendo-se que atinja 3,5 % em 2024, 3,9 % em 2025 e 4,1 % em 2026. Este aumento pode ser atribuído ao crescimento do PIB real da Nigéria, que se situou em 2,9% em 2023 e deverá atingir 3,3% e 3,5% em 2024 e 2025 respetivamente. A mesma tendência verifica-se na África do Sul e em Angola, que registaram ambas um crescimento de 0,6% e 0,9% em 2023, prevendo-se que a primeira cresça 1,2% e a segunda 2,9%.

## CRESCIMENTO REGIONAL DO PIB REAL

<b>Principais vencedores em termos do PIB em 2025</b>	Argentina	Arábia Saudita	Egito
	<b>5,0</b>	<b>5,9</b>	<b>4,2</b>

<b>Economias com retoma do crescimento</b>	Paquistão	Angola
	<b>-0,2 → 1,8</b>	<b>0,9 → 2,9</b>

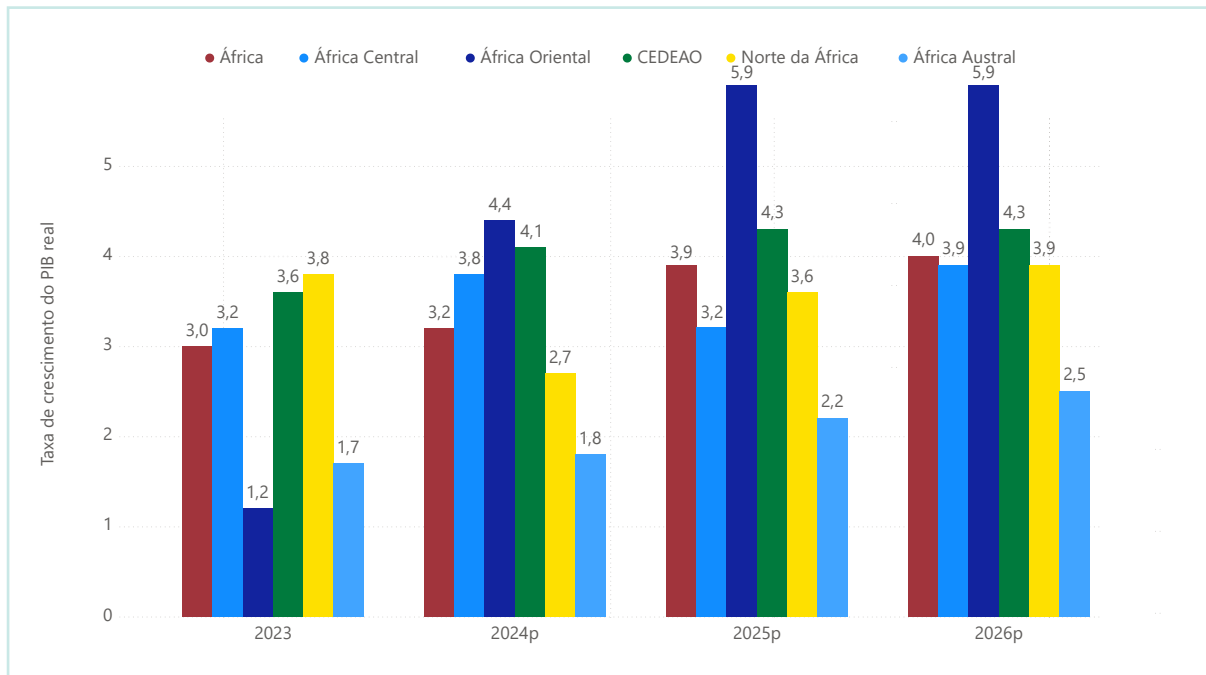
<b>Regiões com a maior aceleração</b>	MENA	LICs
	<b>1,5 → 4,2</b>	<b>3,8 → 5,0</b>



O crescimento do PIB real em África e nas suas sub-regiões em 2023, bem como as previsões para 2024 e 2025, revelam-se menos voláteis do que os observados noutras regiões do mundo. O Banco Africano de Desenvolvimento (2025) previu que a taxa de crescimento do PIB real de África e das suas sub-regiões aumentaria ligeiramente de 3,0 % em 2023 para 3,2 % em 2024, 3,9 % em 2025 e 4,0 % em 2026. A nível sub-regional, a África Oriental está a tornar-se a região com crescimento mais rápido, com uma taxa de crescimento do

PIB real de 1,2 % em 2023, que deverá aumentar para 4,4 % em 2024 e 5,9 % em 2025 e 2026. O desempenho da região em 2023 ficou abaixo da média africana (3,0%), sendo o mais baixo do continente. No entanto, as projeções indicam que a taxa de crescimento regional ultrapassará a média africana de 2024 a 2026. Os motores do crescimento na região da África Oriental – Etiópia, Quênia, Sudão do Sul, Tanzânia, Ruanda e Uganda – deverão crescer a uma taxa de 5,0% ou mais durante o período de 2024 a 2025.

**Figura 2: Crescimento do PIB real em África e nas suas sub-regiões em 2023 e previsões para 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Banco Africano de Desenvolvimento (2024)

Como mostra a Figura 2, os países do Norte de África registaram um crescimento moderado do PIB real, que deverá diminuir de 3,8% em 2023 para 2,7% em 2024, prevendo-se um aumento para 3,6% em 2025 e 3,9% em 2026. O aumento previsto em 2025 e 2026 é impulsionado pelo crescimento esperado na Líbia, no Egito e em Marrocos. Na África Central, o crescimento real do PIB deverá

passar de 4,5% em 2023 para 3,8% em 2024, depois para 3,2% em 2025 e 3,9% em 2026. Para a região da África Austral, o crescimento real do PIB deverá aumentar de 1,7% em 2023 para 1,8% em 2024, 2,2% em 2025 e 2,5% em 2026. Este crescimento previsto pode ser atribuído ao desempenho de Essuatíni, Zâmbia e Zimbabué.

A África Ocidental é considerada como a segunda região de África com o crescimento mais rápido, depois da África Oriental. Segundo o Banco Africano de Desenvolvimento (2023), a região era a mais importante do continente africano em termos de quota do PIB continental. Em 2022, representava mais de 27,3% do PIB do continente, seguida de perto pela África do Norte com uma taxa de 26,7% e pela África Austral com 22,6%. O crescimento do PIB real da região deverá passar de 3,6% em 2023 para 4,1% em 2024 e 4,3% em 2025 e 2026.

No que respeita à inflação, a pressão inflacionista global começou a atenuar-se na sequência da implementação contínua de políticas monetárias restritivas por parte dos bancos centrais das economias avançadas, e dos MEED. A inflação global deverá, passar de uma média de 6,7% em 2023 para 5,8% em 2024, 4,3% em 2025 e 2,9% em 2026. A inflação subjacente continuou persistente em muitas economias devido ao rápido crescimento dos preços dos serviços.

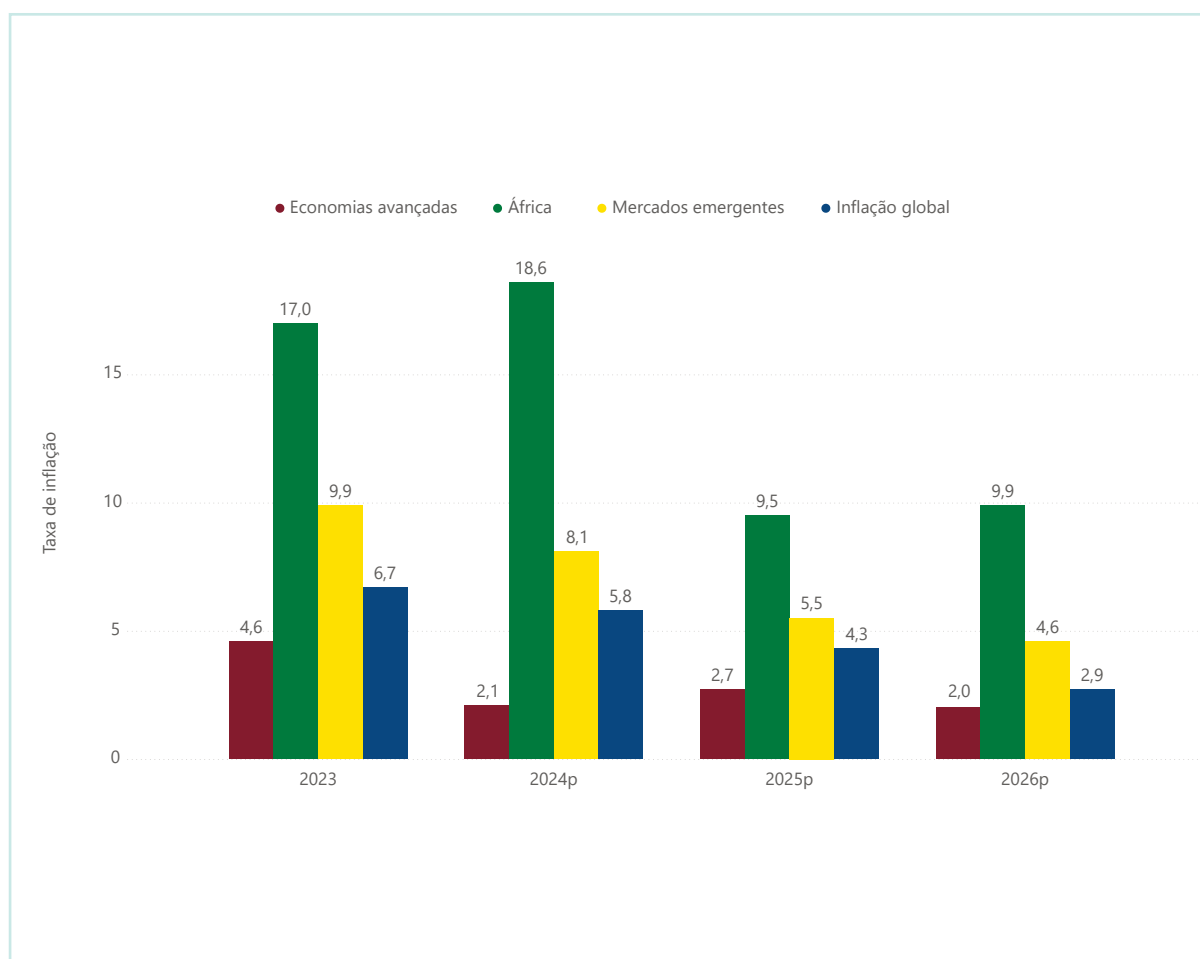
O Fundo Monetário Internacional (2024) e o Banco Mundial (2025) indicam que a pressão inflacionista está a diminuir nas economias

avançadas, passando de 4,6% em 2023 para 2,1% em 2024. Contudo, prevê-se que aumentem para 2,7% em 2025 antes de abrandarem para 2,0% em 2026. Nos países emergentes e em desenvolvimento, a inflação deverá passar de 9,9% em 2023 para 8,1% em 2024, 5,5% em 2025 e 4,6% em 2026. O aperto contínuo das políticas monetárias e o abrandamento do crescimento dos salários deverão contribuir ainda mais para a redução da inflação à escala mundial.

Em África, a inflação aumentou de forma constante de 17,0 % em 2023 para 18,6 % em 2024, antes de cair para 9,5 % em 2025. No entanto, prevê-se que volte a subir para 9,9 % em 2026. A redução dos preços da energia e o aperto sustentado da política monetária em muitas economias deverão conduzir a uma desaceleração das pressões inflacionistas a médio prazo. A inflação em África manteve-se consistentemente acima da registada nos MEED, durante o período em análise (Figura 3). Esta tendência pode ser explicada, em parte pela desvalorização das moedas em vários países africanos, bem como pelas perturbações nas cadeias de abastecimento provocadas pela guerra entre a Rússia e a Ucrânia.

*Os efeitos negativos da estabilização macroeconómica sobre o consumo das famílias, a pressão inflacionista persistente, os défices orçamentais crescentes e a elevada vulnerabilidade da dívida comprometeram as perspetivas de crescimento económico da região.*



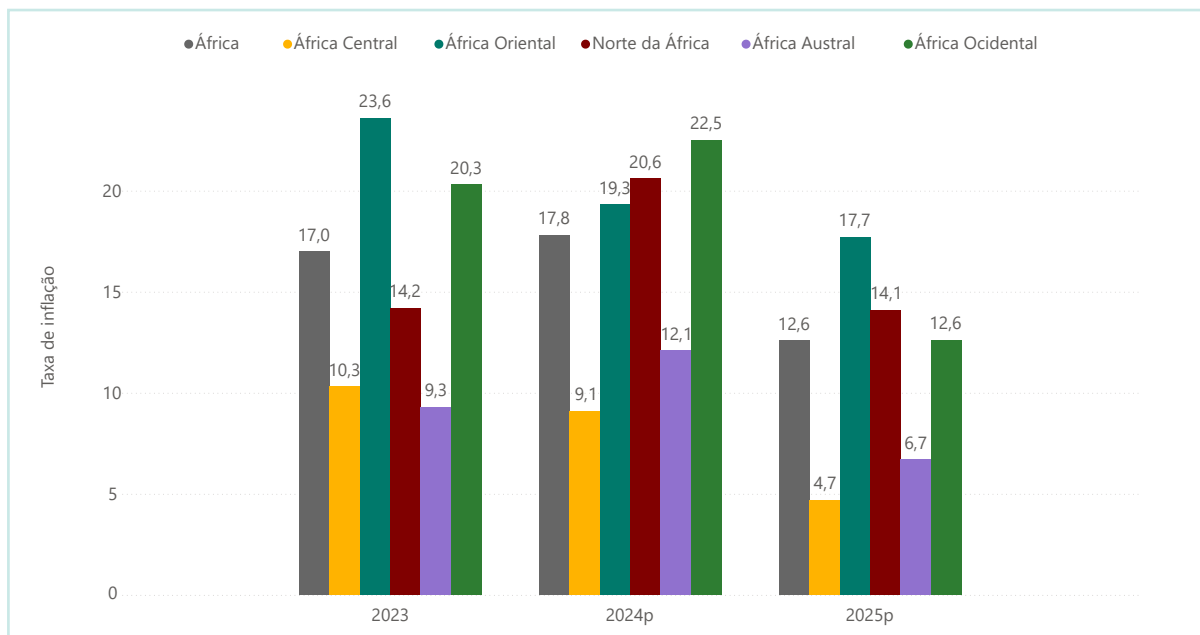
**Figura 3: Inflação Global e regional em 2023 e previsões para 2024 a 2026 (em percentagem)**

Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do FMI e BAD (2024)

Em termos de análise sub-regional, a inflação no Norte de África que era de 14,2% em 2023, poderá aumentar para 20,6 % em 2024 e antes de cair para 14,1 % em 2025. Na África Austral, a inflação que era de 9,3% em 2023, deverá aumentar para 12,1% em 2024 e depois cair para 6,7% em 2025. A pressão inflacionista deve-se principalmente às repercussões da desvalorização das moedas locais, ao aumento dos preços da energia e dos produtos alimentares, bem como à perturbação da cadeia de abastecimento mundial. A região da África Oriental regista a inflação mais elevada do continente com 23,6% em 2023. No entanto, prevê-se que diminua para 19,3% em 2024 e 17,7% em 2025. Os principais fatores que impulsionam a elevada inflação na África Oriental são as secas, os conflitos e a

instabilidade, o aumento das taxas de juro, a desvalorização cambial e as perturbações nas cadeias de abastecimento.

A inflação na região da África Central tem sido consistentemente a mais baixa de África durante o período em análise. Esta situação deve-se, essencialmente, ao facto de a região ter uma política monetária comum com um limite de inflação de 3%. A taxa de inflação da região que era de 10,3% em 2023, deverá baixar para 9,1% em 2024 e 4,7% em 2025. Da mesma forma, na África Ocidental, a inflação superou a média do continente, situando-se em 20,3 % em 2023 e poderá atingir 22,5 % em 2024. A taxa média de inflação deverá diminuir para 12,6 % em 2025. (Figura 4).

**Figura 4: Inflação nas sub-regiões de África em 2023 e previsões para 2024 e 2025 (em percentagem)**

Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Banco Africano de Desenvolvimento (2024)



*Na África Ocidental, a inflação superou a média do continente, situando-se em 20,3 % em 2023 e poderá atingir 22,5 % em 2024. A taxa média de inflação deverá diminuir para 12,6 % em 2025*



Como considerações finais, os efeitos negativos da estabilização macroeconómica sobre o consumo das famílias, a pressão inflacionista persistente, os défices

orçamentais crescentes e a elevada vulnerabilidade da dívida poderão comprometer as perspetivas de crescimento económico da região.







## CAPÍTULO **02**

# **DINÂMICA DO DESEMPENHO ECONÓMICO DO ESPAÇO CEDEAO**

## 2.1. INTRODUÇÃO

A região da CEDEAO é considerada a segunda região de crescimento mais rápido em África. Integra doze (12) Estados-membros após a retirada oficial do Burkina Faso, do Níger e do Mali em 29 de janeiro de 2025. O Benim, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, a Gâmbia, o Gana, a Guiné, a Guiné-Bissau, a Libéria, a Nigéria, o Senegal, a Serra Leoa e o Togo são Estados-membros costeiros que apresentam uma ampla variedade de estruturas económicas, dimensões e níveis de desempenho. A sua localização geográfica oferece-lhes acesso aos mercados internacionais e oportunidades de desenvolvimento económico. Cinco destes países pertencem à União Económica e Monetária da África Ocidental (UEMOA) e utilizam uma moeda comum.

Muitos indicadores<sup>1</sup> regionais são utilizados para analisar a dinâmica do desempenho económico da região. Os indicadores regionais foram calculados com base nos dados validados dos Estados-membros da CEDEAO; cada indicador dos Estados-membros foi extraído quer do relatório nacional validado, quer do relatório de convergência da CEDEAO. A Nigéria, grande exportador de petróleo da região, é a principal economia da CEDEAO.

Sozinha, contribui com 66,7% do PIB regional, e com o Gana e a Côte d'Ivoire representa 87,6% do PIB regional em 2023. Devido à sua contribuição significativa para a economia regional, qualquer alteração macroeconómica, positiva ou negativa, nestes Estados-membros terá um impacto notável em todos os agregados regionais.

## 2.2. DESEMPENHO ECONÓMICO MISTO

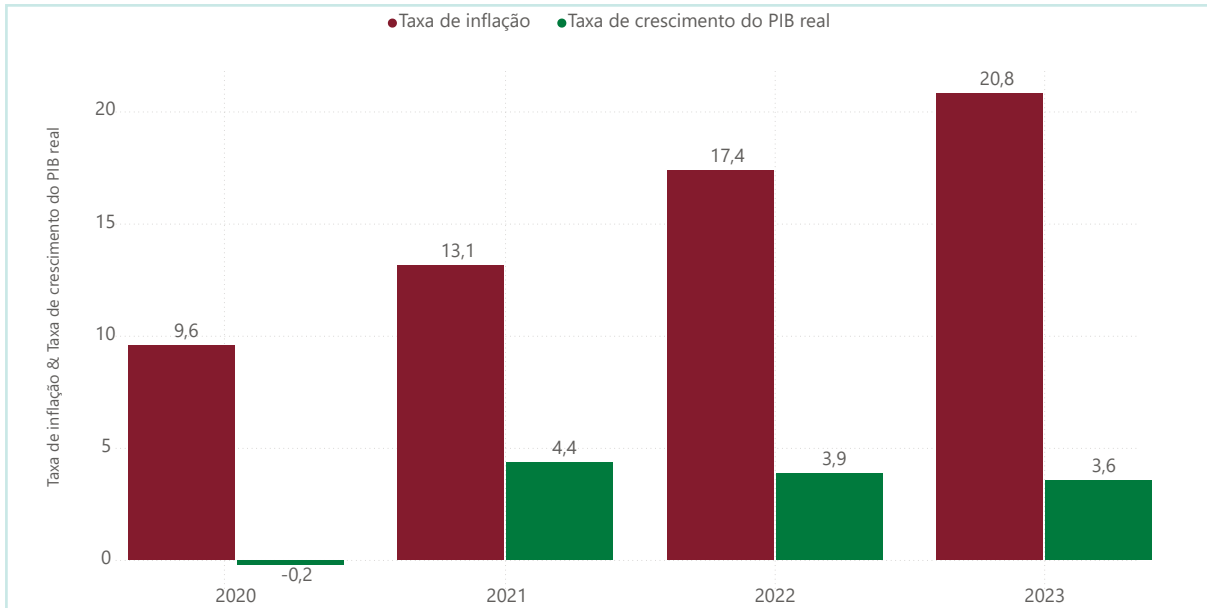
A taxa de crescimento do PIB real da região apresentou resultados mistos entre 2020 e 2023. Em 2020, a taxa de crescimento do PIB real aumentou consideravelmente de -0,2% para 4,4% em 2021. O crescimento registado em 2021 foi principalmente atribuído aos esforços de retoma pós-COVID-19 e às políticas económicas implementadas pelos Estados-membros para reforçar a sua resiliência. Além disso, os governos deram prioridade ao investimento público em projetos de infraestruturas essenciais e implementaram medidas de proteção social para ajudar os agregados familiares vulneráveis a enfrentar os impactos das perturbações à escala global. Por exemplo, a implementação do Programa Social do Governo na Côte d'Ivoire levou a uma redução da taxa nacional de pobreza que passou de 37,5% em 2021 para 35% em 2024. Também o Togo reforçou a atividade económica através da implementação contínua do Roteiro governamental.

*Os indicadores regionais foram calculados com base nos dados validados dos Estados-membros da CEDEAO; cada indicador dos Estados-membros foi extraído quer do relatório nacional validado, quer do relatório de convergência da CEDEAO.*



<sup>1</sup> Os indicadores regionais são calculados utilizando os valores reais dos indicadores relevantes dos Estados membros da CEDEAO, a taxa de câmbio da CEDEAO (Anexo 1) e as ponderações dos países da CEDEAO (Anexo 2).

**Figura 5:** Taxa de crescimento média do PIB real e taxa de inflação da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

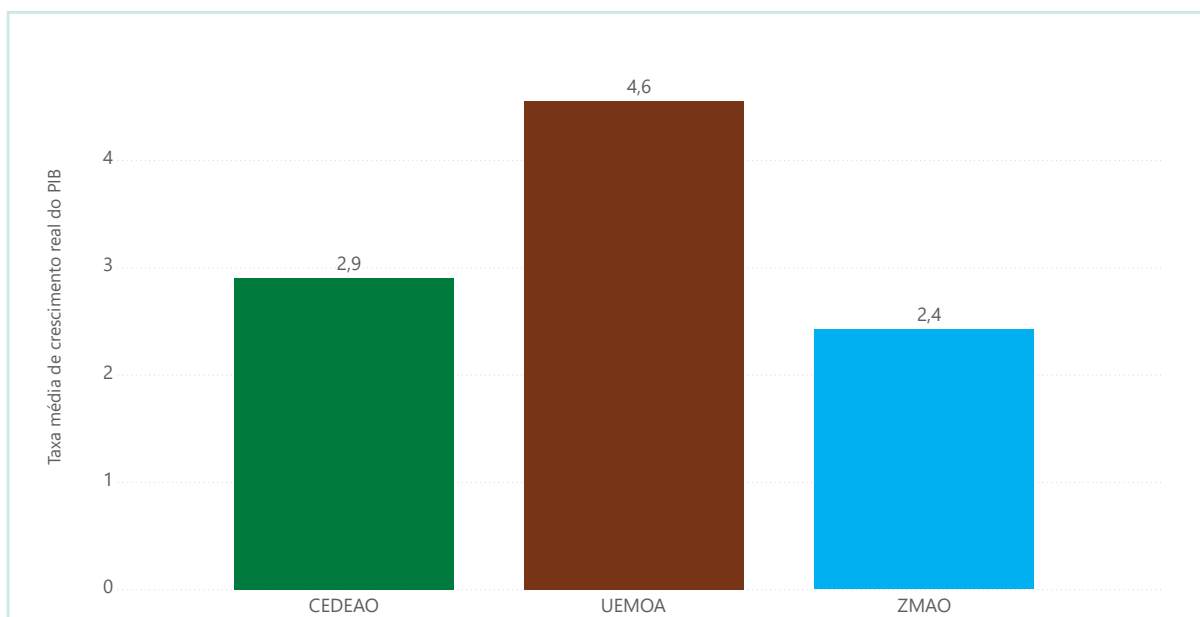
A taxa de crescimento económico diminuiu de 3,9% em 2022 para 3,6% em 2023. Uma das principais causas do abrandamento do crescimento económico regional em 2023 foi o aumento dos preços dos produtos alimentares e da energia nos mercados mundiais, em parte devido à guerra russo-ucraniana. Segundo a FAO (2024), o Índice Mundial dos Preços dos Produtos Alimentares atingiu 118,5 pontos em 2023, contra 98,1 pontos em 2020. A subida contínua do índice dos géneros alimentícios, aliada ao aumento dos custos de transporte, afeta as empresas locais como os agregados

familiares. As questões relacionadas com as alterações climáticas e os seus impactos negativos na produtividade agrícola, bem como os focos de insegurança em alguns Estados-membros, são outros fatores que contribuíram para esta desaceleração. A União Económica e Monetária da África Ocidental (UEMOA) registou uma taxa média de crescimento do PIB mais elevada (4,6%) do que a da Zona Monetária da África Ocidental (ZMAO) (2,4%). Além disso, a taxa da UEMOA foi superior à média da CEDEAO que se situou nos 2,9%.

*A União Económica e Monetária da África Ocidental registou uma taxa média de crescimento do PIB mais elevada (4,6%) do que a da Zona Monetária da África Ocidental (2,4%). Além disso, a taxa da UEMOA foi superior à média da CEDEAO que se situou nos 2,9%.*



**Figura 6:** Taxa média de crescimento do PIB real da CEDEAO, da UEMOA e da ZMAO: 2020 a 2023 (em percentagem)

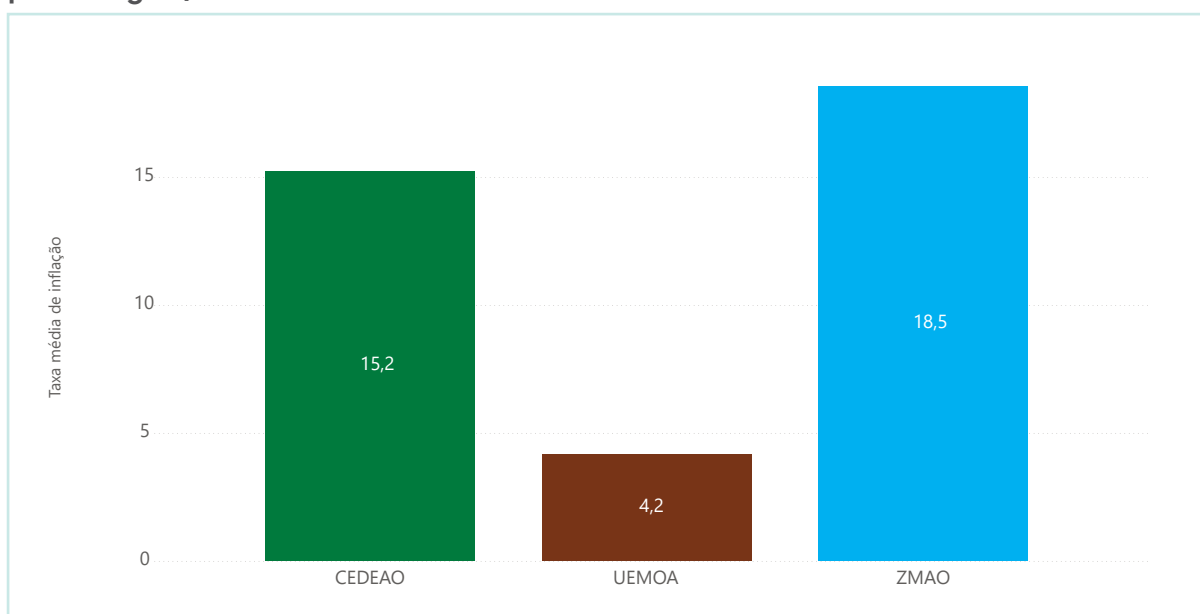


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

No que diz respeito à taxa de inflação regional, observa-se um aumento de 9,6% em 2020 para 13,1% em 2021, e depois para 17,4% em 2022. Em 2023, registou-se um aumento considerável da inflação para 20,8%, com três Estados-membros a reportarem taxas de

inflação superiores à média regional. A Serra Leoa registou um aumento considerável de 54,7%, o Gana de 39,2% e a Nigéria seguiu com 24,7%. Outras taxas de inflação elevadas foram registadas, nomeadamente 16,9% na Gâmbia e 10,1% na Libéria.

**Figura 7:** Taxas médias de inflação da CEDEAO, da ZMAO e da UEMOA: 2020-2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Como mostra a Figura 7, a taxa média de inflação da CEDEAO manteve-se elevada, em 15,2%, impulsionada principalmente pela ZMAO, que registou uma taxa média de 18,5% no período em análise. A UEMOA apresentou taxas de inflação bastante inferiores no mesmo período. Passando de 2,2% em 2020 para 3,6% em 2021, a taxa de inflação da zona UEMOA aumentou para 7% em 2022, antes de recuar para 3,9% em 2023. Esta evolução moderada dos preços na zona deve-se, por um lado, a uma melhoria da oferta de produtos alimentares e, por outro, a um aperto monetário do Banco Central dos Estados da África Ocidental (BCEAO). Com efeito, o aumento da principal taxa diretora à qual o BCEAO (Taxa de refinanciamento) concede recursos aos bancos, de 2,8% em 9 de dezembro de 2022 para 3,5% em 16 de dezembro de 2023, parece ter produzido resultados. Do mesmo modo, as boas campanhas agrícolas no período 2020-2023, nomeadamente nos países costeiros, induziram uma redução nos preços dos produtos alimentares.

A principal causa destas tendências inflacionistas no espaço da CEDEAO é a depreciação das moedas na ZMAO. A inflação regional manteve-se persistente apesar dos ajustamentos das taxas diretoras das políticas monetárias. Isso resultou num aumento dos custos de importação, o que provocou uma subida dos preços ao consumidor e um agravamento dos preços da energia. A forte

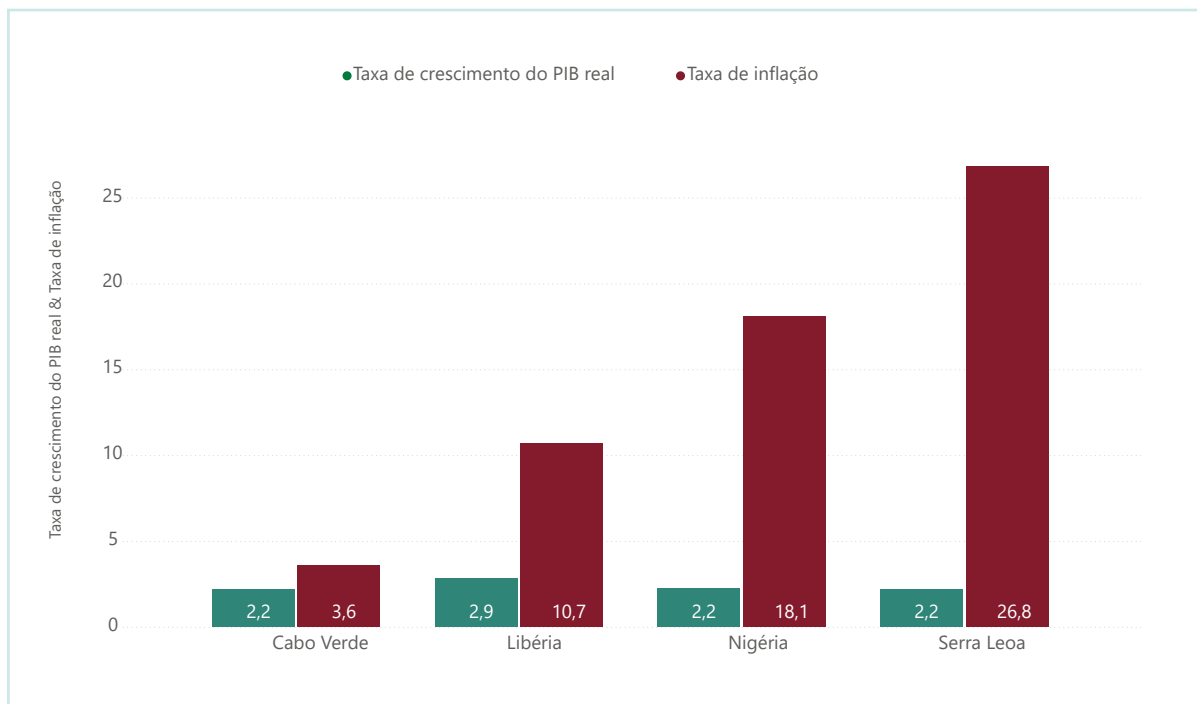
inflação deve-se principalmente à depreciação das moedas, ao aumento dos preços de certas matérias-primas e às perturbações no abastecimento de produtos alimentares causadas por condições meteorológicas desfavoráveis.

Para completar a análise do desempenho económico da região, os Estados-membros da CEDEAO foram classificados por categoria com base nas suas taxas médias de crescimento do PIB real e na taxa de inflação no período de 2020 a 2023. A primeira categoria inclui os Estados-membros cuja taxa média de crescimento do PIB real é inferior a 3%: Serra Leoa (2,2%), Cabo Verde (2,2%), Nigéria (2,2%) e Libéria (2,9%). Estes mesmos Estados registaram taxas de inflação de dois dígitos: Serra Leoa (26,8%), Nigéria (18,1%) e Libéria (10,7%), com exceção de Cabo Verde (3,6%). Na Nigéria, duas mudanças políticas de grande impacto - a eliminação dos subsídios aos combustíveis e a unificação das taxas de câmbio - levaram a um aumento acentuado das taxas de juro diretoras, numa tentativa das autoridades de conter a inflação. Os efeitos combinados da eliminação dos subsídios aos combustíveis e da harmonização das taxas de câmbio colocaram uma grande pressão sobre as empresas de vários setores, pois o aumento dos custos operacionais e de produção comprometeu seriamente a sua capacidade de manter os níveis de produção.

*O aumento da principal taxa diretora à qual o BCEAO (Taxa de refinanciamento) concede recursos aos bancos, de 2,8% em 9 de dezembro de 2022 para 3,5% em 16 de dezembro de 2023, parece ter produzido resultados.*



**Figura 8:** Taxa média de crescimento do PIB real inferior a 3% e taxa média de inflação de alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)

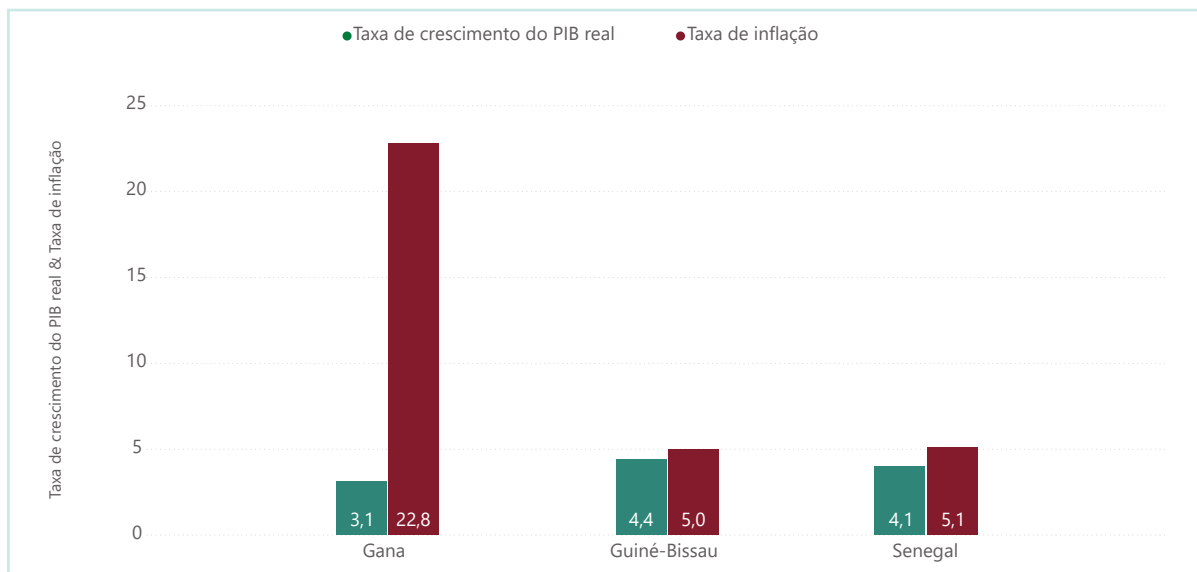


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A segunda categoria é composta pelos Estados-membros cujo crescimento médio do PIB real se situa entre 3% e 5%, nomeadamente: o Gana (3,1%), o Senegal (4,1%) e a Guiné-Bissau (4,4%). Nesta categoria, apenas um,

o Gana, registou uma taxa de inflação de dois dígitos (22,8%), enquanto os restantes apresentaram taxas de inflação moderadas, entre 5,0% e 5,1%.

**Figura 9:** Taxa média de crescimento do PIB real entre 3% e 5% e taxa média de inflação nos Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)

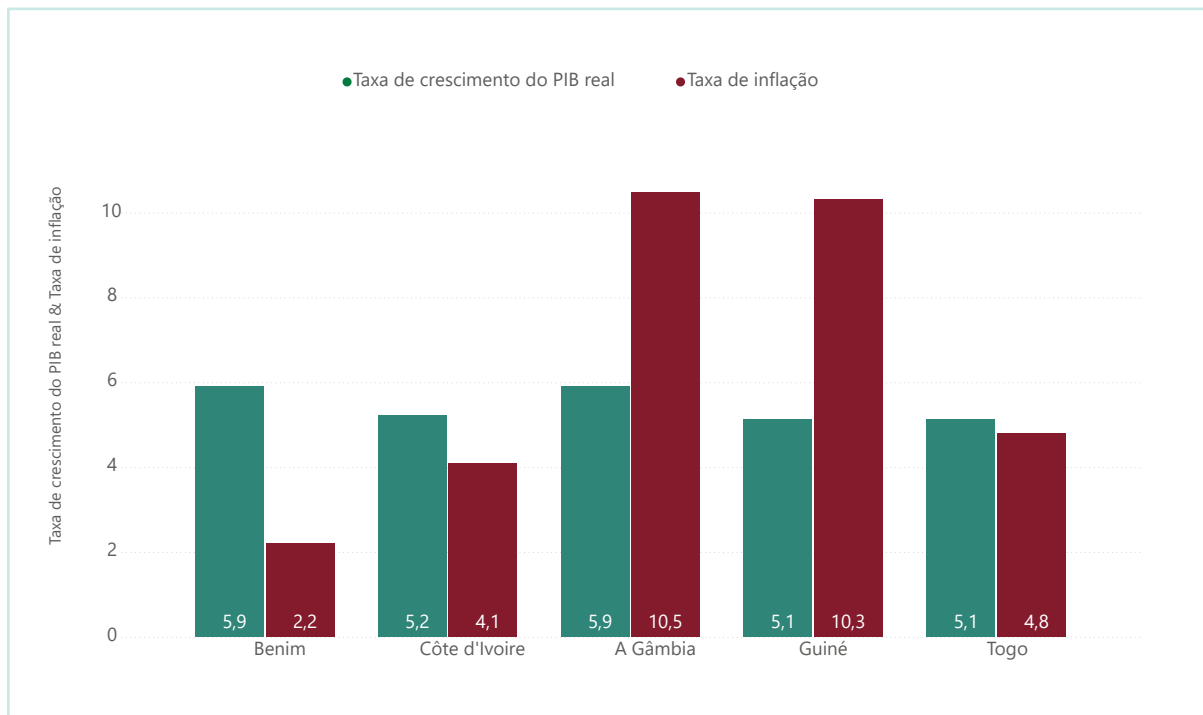


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A última categoria é composta pelos Estados-membros cuja taxa de crescimento do PIB é superior a 5%, nomeadamente: Togo (5,1%), Guiné (5,1%), Côte d'Ivoire (5,2%), Benim (5,9%) e Gâmbia (5,9%). Dois destes Estados-

membros registaram taxas de inflação de dois dígitos, nomeadamente: a Guiné (10,3%) e a Gâmbia (10,5%). No total, seis Estados-membros registaram taxas de inflação médias de dois dígitos no espaço CEDEAO.

**Figura 10:** Taxa média de crescimento do PIB real superior a 5% e taxa média de inflação de alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

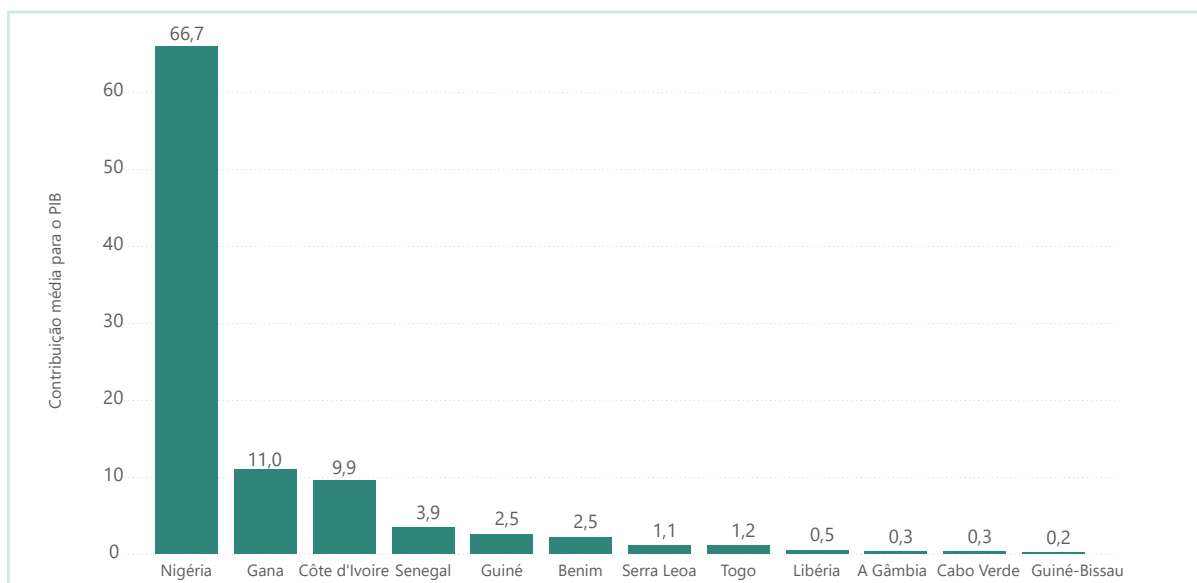
### 2.3. MOTORES DO CRESCIMENTO ECONÓMICO

A análise do PIB regional mostra que a Nigéria contribuiu com 66,7%, seguida do Gana com 11,0%, da Côte d'Ivoire (9,9%) e do Senegal (3,9%) entre 2020 e 2023. Estes quatro Estados-membros continuam a ser os principais motores do desempenho económico no espaço da CEDEAO. Assim sendo, as políticas económicas implementadas nestes Estados-membros, como a supressão do subsídio aos

combustíveis (gasolina) e a unificação da taxa de câmbio na Nigéria assim como o aperto das políticas orçamentais e monetárias no Gana, teve um impacto considerável no desempenho de toda a região. O forte crescimento da Côte d'Ivoire, resultante do desenvolvimento de infraestruturas, bem como do aumento da extração de hidrocarbonetos e da produção de energia, conjugado com a melhoria do desempenho do setor agrícola no Senegal, conduziu a um desenvolvimento positivo da região.



**Figura 11:** Contribuição média dos Estados-membros da CEDEAO para o PIB regional: 2020 a 2023 (em percentagem)



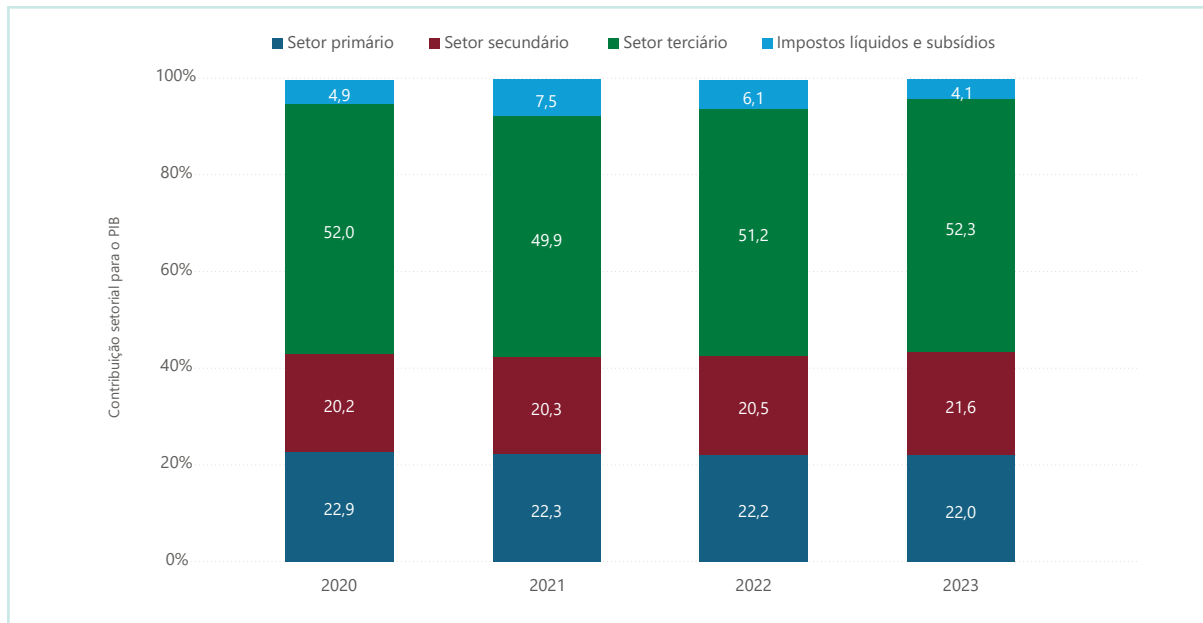
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

O crescimento regional é impulsionado pelo setor terciário do lado da oferta e pelo consumo privado do lado da procura. Do lado da oferta, o setor terciário impulsionou a economia com uma taxa de 52,0% em 2020, tendo diminuído ligeiramente para 49,9% em 2021, para depois atingir 51,2% em 2022 e 52,3% em 2023. Em 2020, o setor primário seguiu com 22,9%, contra 20,2% para o setor secundário, que é o que menos contribui. Os anos de 2021 e 2022 refletem o mesmo padrão de distribuição,

com contribuições semelhantes nos setores primário e secundário. Como mostra a Figura 12, em 2023 registou-se uma melhoria nos sectores terciário (52,3%) e secundário (21,6%). Estas alterações podem ser explicadas pela estagnação do sector agrícola devido às alterações climáticas e ao elevado custo da produção alimentar. No entanto, o aumento da parte do sector secundário no PIB da região durante o mesmo período é uma mudança positiva.

*Alterações podem ser explicadas pela estagnação do sector agrícola devido às alterações climáticas e ao elevado custo da produção alimentar. No entanto, o aumento da parte do sector secundário no PIB da região durante o mesmo período é uma mudança positiva.*



**Figura 12: Composição setorial do PIB real no espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)**

Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Na Côte d'Ivoire, a contribuição do setor terciário para o PIB foi de 45,2% e 44,9% em 2022 e 2023, respetivamente. A contribuição do setor secundário estabilizou-se em 23,0% em 2022 e 22,9% em 2023. No entanto, a contribuição do setor primário diminuiu, passando de 16,6% em 2022 para 15,5% em 2023. Os setores secundário e terciário foram os principais catalisadores da taxa de crescimento do PIB real, com 3,8% para o setor terciário e 2,5% para o setor secundário em 2023. Além disso, a contração do setor primário teve um impacto negativo no crescimento do PIB de 0,7 ponto percentual.

Na Nigéria, a contribuição do setor terciário para o PIB aumentou, passando de 52,4% em 2020 para 55,4% em 2022 e 56,0% em 2023. A contribuição do setor secundário diminuiu, passando de 21,4% em 2020 para 19% em 2022 e 2023. Em contraste, no Gana, o setor secundário foi a principal causa da queda do crescimento económico em 2023. O setor secundário reduziu a taxa de crescimento

total do PIB real em 0,4%; a contribuição do setor terciário foi de 2,3%, contra 0,9% para o setor primário em 2023. Em 2023, a Nigéria era o maior contribuinte para o sector terciário regional, com 48%, seguida da Côte d'Ivoire, com 15%, e do Gana, com 12%. Estes três Estados-membros representam cerca de 75% do crescimento do sector terciário regional.

Do lado da procura o consumo e o investimento (formação bruta de capital fixo) foram os principais catalisadores do crescimento. O ritmo da procura interna - consumo e investimento - registou uma forte recuperação em 2021. A proporção do consumo privado em relação ao PIB aumentou de 13,9% em 2020 para 20,1% em 2022, antes de cair para 18% em 2023. Além disso, a proporção do consumo público em relação ao PIB apresentou uma primeira queda, passando de 4,9% em 2020 para 4,1% em 2022, e depois para 3,9% em 2023. A procura interna mais forte refletiu um impulso geral da atividade económica, com os serviços e a indústria liderando o crescimento

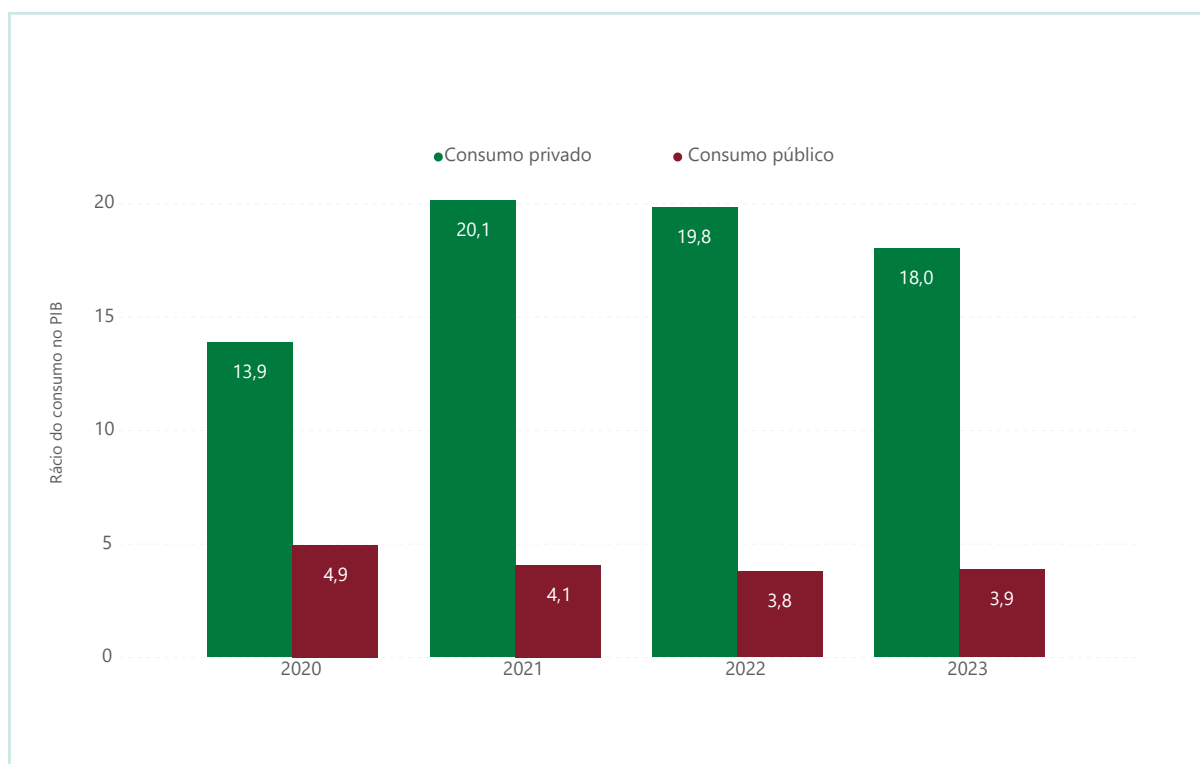


do lado da oferta. No curto e médio prazo, o ambiente de inflação mais acentuada pode ter um impacto no consumo privado.

A evolução do consumo e dos investimentos varia muito entre os Estados membros. Na Nigéria, a parte do consumo privado no PIB diminuiu de 66% em 2022 para 58% em 2023. Este fato é atribuído ao aumento contínuo

do custo de vida e à inflação associada ao crescimento. É notável que as despesas de consumo representaram mais de 70% do total das despesas internas brutas, com uma predominância do consumo privado. Por exemplo, no Gana, houve um aumento no consumo privado de 10,2% em 2023 e no Togo o aumento foi de 8,1%.

**Figura 13:** Rácio do consumo privado e público em relação ao PIB do espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

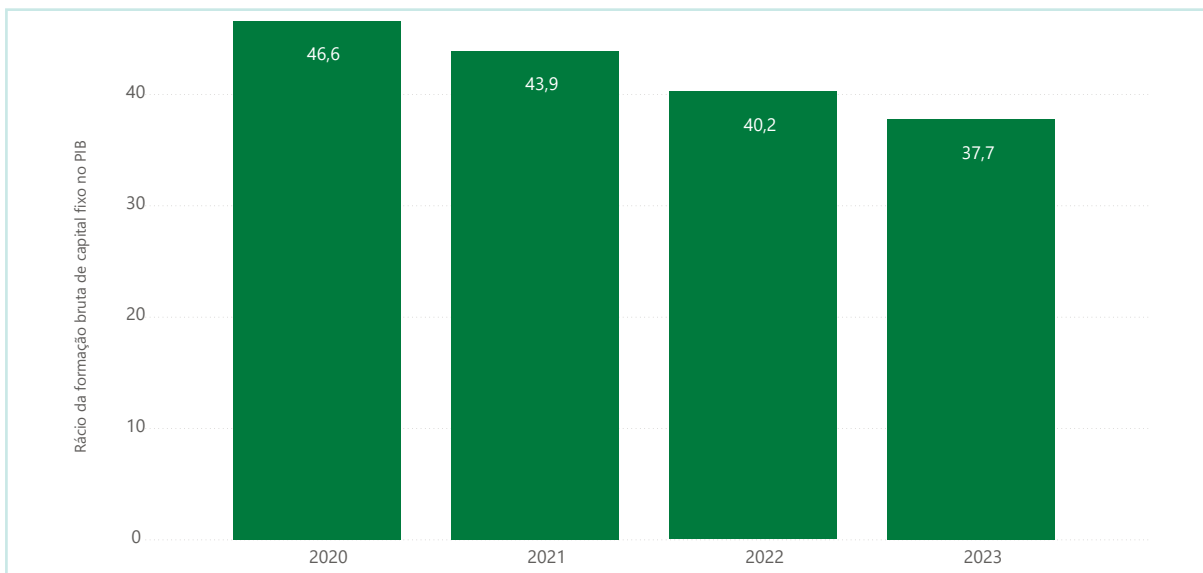
*Em 2023, a Nigéria era o maior contribuinte para o sector terciário regional, com 48%, seguida da Côte d'Ivoire, com 15%, e do Gana, com 12%. Estes três Estados-membros são responsáveis por cerca de 75% do crescimento do sector terciário regional.*



O rácio da formação bruta de capital fixo (FBCF) em relação ao PIB da região diminuiu de forma contínua, passando de 46,6% em 2020 para 37,7% em 2023. Esta redução a nível regional é principalmente atribuída à queda registada na Nigéria, onde o rácio passou de 64,0% em 2020 para 48,9% em 2023. No Gana, o rácio da FBCF face ao PIB caiu de 17,7% em 2020 para 9,7% em 2023. Além disso, a Gâmbia também registou uma diminuição do rácio, passando de 32,3% em 2020 para 27,3% em 2023. Por outro lado, a Guiné-Bissau seguiu a mesma tendência, com 25,6% em 2020 e 21,1% em 2023.

Na Côte d'Ivoire, o crescimento ao nível da procura foi impulsionado por uma forte dinâmica de investimento, na medida em que a contribuição da Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF) para o crescimento passou de 0,9 pontos em 2020 para 2,3 pontos em 2023; em proporção do PIB, a FBCF passou de 21,1% em 2020 para 26,2% em 2023. A situação é semelhante na Serra Leoa, uma vez que a parte da FBCF aumentou, passando de 16,6% em 2020 para 21,2% em 2023. No que diz respeito ao Senegal, o rácio da FBCF em relação ao PIB registou um aumento, passando de 30,5% em 2020 para 35,4% em 2023.

**Figura 14: Rácio da formação bruta de capital fixo/PIB no espaço da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## 2.4. DILEMA DA POLÍTICA MONETÁRIA

O desempenho monetário assenta no equilíbrio entre o duplo objetivo de controlo da inflação e apoio à retoma económica. No contexto de uma política monetária orientada para o controlo da inflação, os bancos centrais do espaço CEDEAO adotaram políticas monetárias mais restritivas. Por exemplo, na Gâmbia, o banco central manteve uma posição

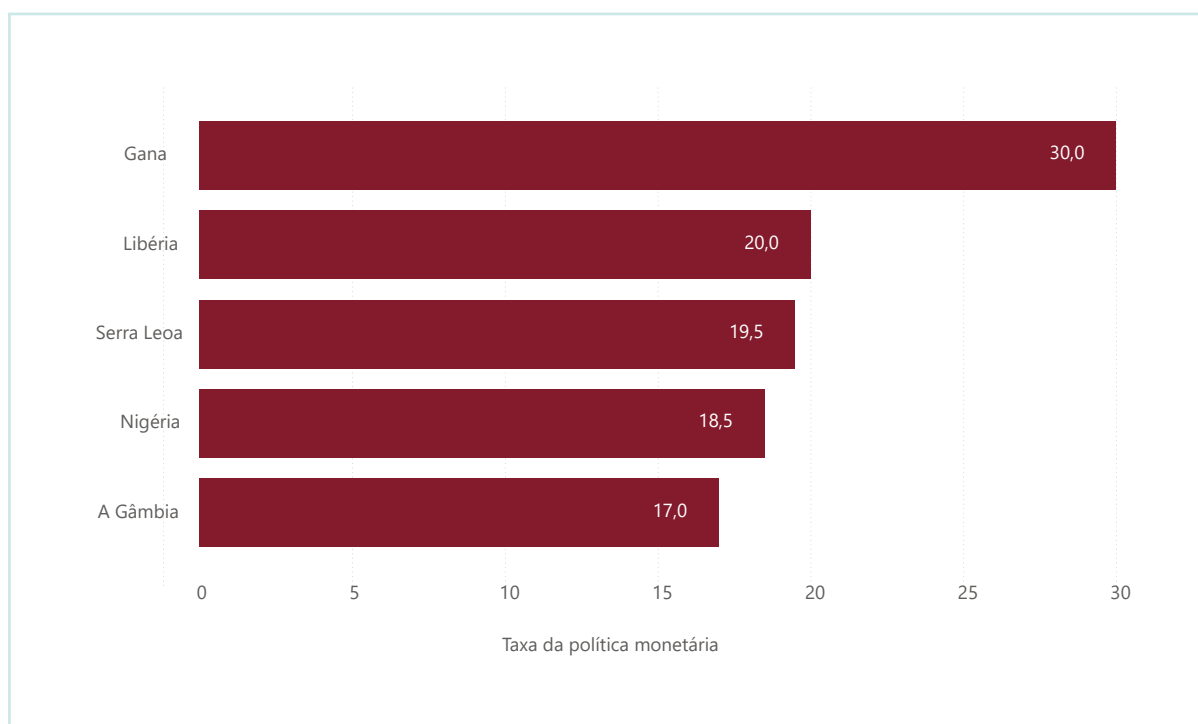
restritiva, aumentando a taxa diretora da política monetária (TPM) de 13,0% em 2022 para 17,0% em 2023. Foram também adotadas medidas no mercado cambial para limitar a liquidez e atenuar as pressões sobre a disponibilidade de divisas. Por sua vez, o Banco do Gana tomou medidas decisivas, elevando a sua TPM de 27,0% em 2022 para 30,0% em 2023, com o objetivo de gerir a pressão inflacionista e estabilizar a moeda nacional.



Quanto ao Banco Central da Nigéria, este prosseguiu uma orientação mais restritiva da política monetária para controlar a inflação, mantendo a TPM em 11,5% em 2020 e 2021. Esta foi aumentada para 16,5% em 2022 e para 18,5% em 2023. Embora este endurecimento visasse restabelecer a estabilidade dos preços e apoiar o Naira, também teve efeitos secundários significativos. O Banco da Serra Leoa elevou a sua taxa diretora de 15,6% em 2022 para 19,5% em 2023. Esta medida teve como objetivo reduzir as expectativas inflacionistas e gerir a liquidez na economia.

O Banco Central da Libéria (CBL) manteve uma orientação restritiva da sua política monetária ao longo do ano, com foco na obtenção da estabilidade dos preços através do recurso a instrumentos de política indireta. O principal objetivo do CBL foi atenuar as pressões inflacionistas, promover a estabilidade dos preços e aumentar a inclusão financeira. Graças a esta estratégia, o Banco aumentou a sua taxa diretora (TPM) em 500 pontos base, passando de 15,0% em 2022 para 20,0% em 2023.

**Figura 15: Taxa de política monetária e inflação na UEMOA no final de 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Na UEMOA, a política monetária regional, conduzida pelo Banco Central dos Estados da África Ocidental (BCEAO), caracterizou-se por uma abordagem restritiva em 2023, privilegiando a estabilidade dos preços e atenuando o aumento do custo de vida. Segundo o BCEAO (2023), a taxa diretora foi aumentada em várias ocasiões: de 2,7%

em dezembro de 2022 para 3,0% em março de 2023, depois para 3,2% em setembro e, finalmente, para 3,5% em dezembro de 2023. Estas medidas de política económica, embora necessárias para conter a instabilidade dos preços, tiveram efeitos secundários significativos na economia em geral. (Caixa 1).

## Caixa 1: Moedas e Inflação na África Subariana em 2024: Experiências Divergentes

*No grupo dos países com elevada inflação, a maioria fixou a sua moeda a outra divisa (por exemplo, o dólar ou o euro) ou a um cabaz de moedas dentro de uma margem estreita. Em muitos destes países, as políticas monetárias restritivas não conseguiram reduzir a inflação, devido à falta de coordenação com as políticas orçamentais (nomeadamente o financiamento monetário do défice) ou por causa das distorções cambiais existentes que levaram ao surgimento de mercados paralelos. Enquanto a subida das taxas no mercado paralelo alimentava a inflação, as intervenções dos bancos centrais no mercado cambial atrasaram o ajustamento da taxa oficial. Isso resultou numa sobrevalorização da moeda e numa perda de reservas. A escassez de reservas, combinada com uma inflação elevada, criou novas pressões que enfraqueceram ainda mais a moeda. O realinhamento da taxa de câmbio que se seguiu deu origem a um círculo vicioso, que agora corre o risco de já não estar alinhado com as previsões de inflação.*

*Em contrapartida, muitos países com baixa inflação adotam um regime cambial de fixação rígida (por exemplo, os países da União Económica e Monetária do Oeste Africano (UEMOA) e da Comunidade Económica e Monetária da África Central (CEMAC)), o que os ajudou a impor disciplina no controlo da inflação. Outros conseguiram conter a inflação através do endurecimento da sua política monetária (é o caso da África do Sul e dos países com moedas indexadas ao rand). Em alguns destes países, o aperto das políticas monetárias, aliado a uma melhor coordenação entre as políticas monetárias e orçamentais, levou progressivamente ao fortalecimento da sua moeda, reduzindo assim o custo dos bens de consumo importados (nomeadamente produtos alimentares e energia) e, conseqüentemente, travando a inflação.*

*Do nosso ponto de vista, estes desenvolvimentos devem agora conduzir a respostas matizadas e diferenciadas em matéria de política monetária entre os países com baixa inflação e aqueles com alta inflação.*

**Fonte:** Banco mundial, 25 novembro 2024,

<https://blogs.worldbank.org/en/africacan/currencies-and-inflation-across-sub-saharan-africa-in-2024-divergent-experiences-afe-1124>

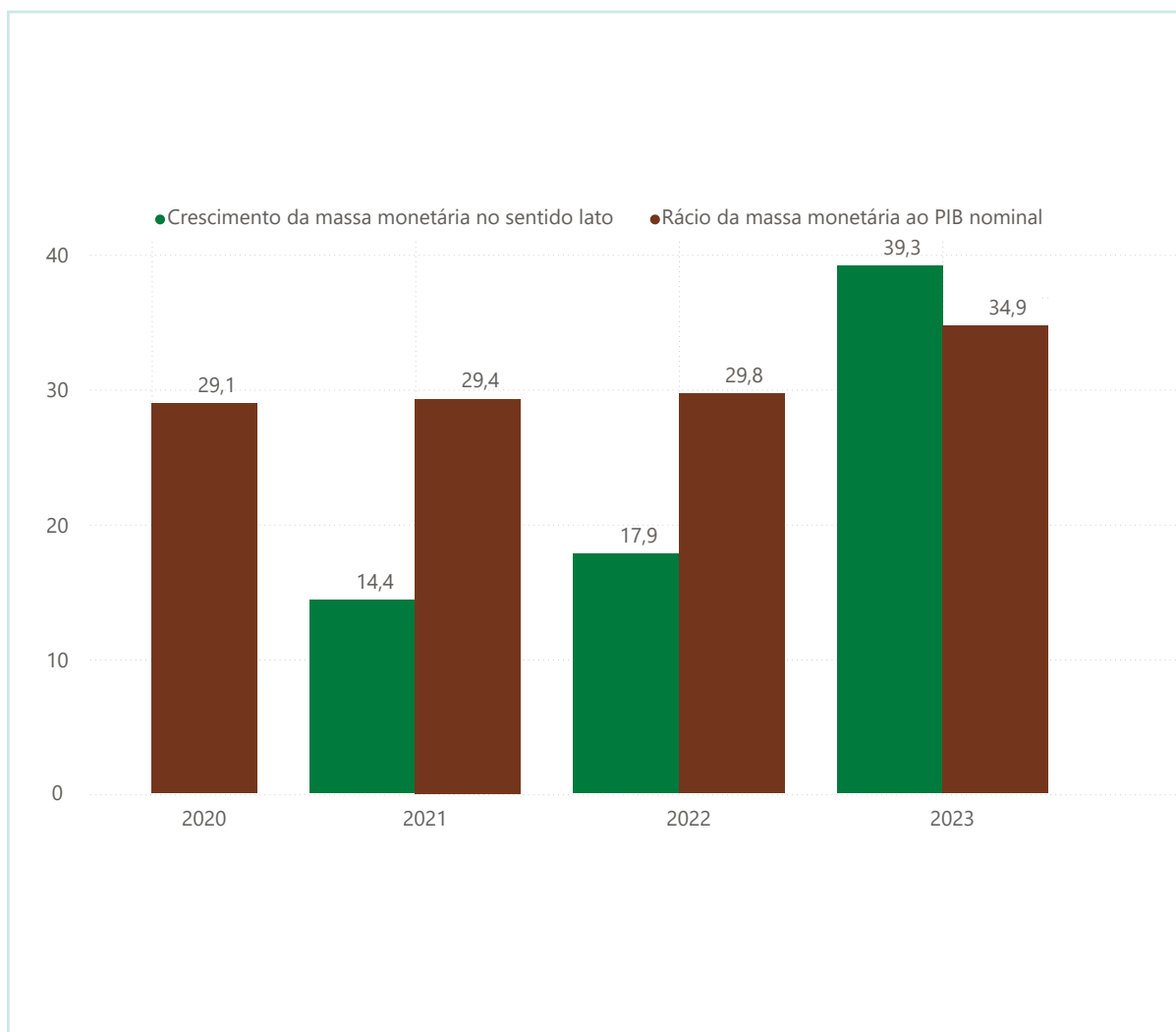
A análise da massa monetária na CEDEAO entre 2020 e 2023 evidencia um aumento global da massa monetária em relação ao PIB. Em média, a massa monetária na região passou de 29,1% do PIB em 2020 para 34,9% em 2023. Este aumento reflete as injeções de liquidez na economia, estimuladas pelas políticas monetárias expansionistas de vários Estados membros. Quanto ao BCEAO, este envidou esforços para reduzir a massa monetária no sentido lato do termo nos Estados membros. No entanto, o Senegal registou um crescimento contínuo do rácio massa monetária em relação ao PIB, que aumentou de 45,3% em 2020 para 52,8% em 2023. No que diz respeito à Côte d'Ivoire, passando de 36,0% em 2020 para 36,5% em 2023.

Em contrapartida, Cabo Verde registou uma diminuição da massa monetária, passando de 115,3% em 2020 para 92,8% em 2023, devido ao crescimento do PIB em relação à massa monetária total em circulação. Esta mudança pode ser atribuída ao aperto da política monetária, com o objetivo de reduzir os diferenciais das taxas de juro e manter uma taxa de câmbio fixa com o euro.

A nível regional, a Nigéria ocupa o primeiro lugar em termos de contribuição média para a massa monetária total com uma quota de 55,5% no período de 2020 a 2023. Seguiram-se a Côte d'Ivoire (11,3%) e o Gana (10,0%). A Guiné-Bissau (0,3%), a Libéria (0,4%), a Gâmbia (0,5%), a Serra Leoa (0,6%) e Cabo Verde (0,9%) registaram as contribuições mais reduzidas.



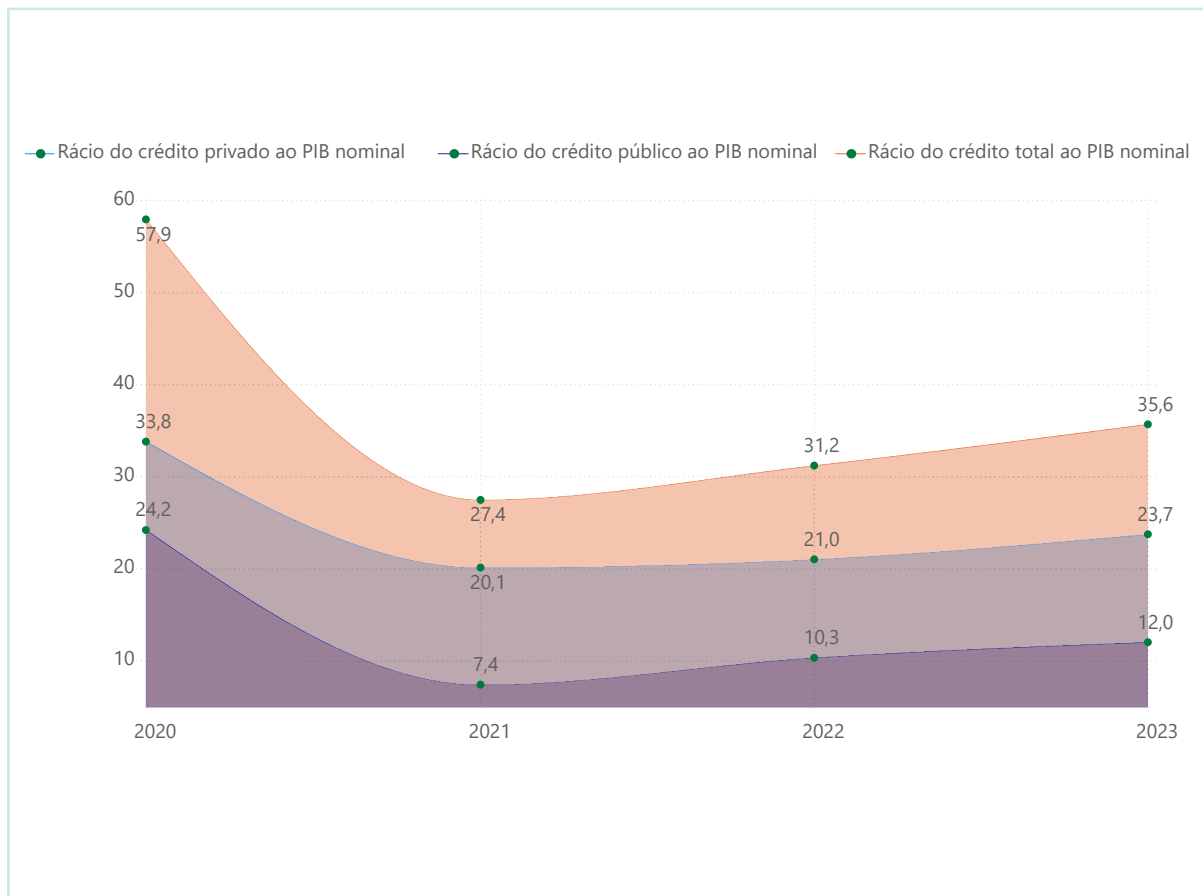
**Figura 16:** Rácio da Massa Monetária em Sentido Lato em ao PIB e crescimento da Massa Monetária em Sentido Lato na região da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Este crescimento da massa monetária é acompanhado por uma evolução mista dos créditos totais concedidos aos setores público e privado. Na região da CEDEAO, o rácio do crédito total ao setor privado em relação ao PIB nominal passou de 19,8 % do PIB em 2020 para 23,7 % em 2023. O Senegal registou um aumento constante deste rácio que passou de 33,1 % em 2020 para 36,2 % em 2023, impulsionado por um reforço do

sistema bancário e por um melhor acesso ao financiamento pelas empresas. No Benim, o rácio aumentou de 18,4% em 2020 para 21,4% em 2023. Na Libéria, por outro lado, o rácio baixou de 28,4% em 2020 para 19,6% em 2023. O rácio da Nigéria aumentou de 19,4% em 2020 para 47,4% em 2023. A Côte d'Ivoire também registou um aumento do rácio de crédito total em relação ao PIB nominal, passando de 22,4 % em 2021 para 23,9 % em 2023.

**Figura 17:** Rácio do crédito total ao PIB no espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)

Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A análise da afetação do crédito total aos setores privado e público revelou resultados mistos. Embora Estados-membros da CEDEAO como o Benim, Cabo Verde, a Guiné-Bissau e o Togo tenham concedido menos crédito ao setor público, o crédito a este setor registou um aumento, impulsionado pelo financiamento do défice orçamental e pelo acréscimo dos empréstimos internos. Na Nigéria, observou-se um aumento considerável do crédito ao governo, passando de 20,4 % em 2021 para 71,2 % em 2022, antes de recuar para 41,6 % em 2023. A Serra Leoa registou uma ligeira subida do crédito ao setor público, atingindo 17,1 % do PIB em 2023.

De forma semelhante, a taxa de crescimento do crédito ao setor privado passou de 12,3 % em 2020 para 47,3 % em 2023. No Togo, os créditos totais à economia aumentaram principalmente devido ao crescimento dos empréstimos concedidos pelos bancos ao setor privado (BCEAO, 2024). As tendências do crédito bancário ao setor privado estão associadas ao aumento dos empréstimos às famílias, às instituições sem fins lucrativos, às empresas públicas e privadas não financeiras, bem como ao setor financeiro não bancário. A nível regional, o aumento do total de créditos ao setor privado foi largamente impulsionado pelos empréstimos pessoais e adiantamentos, em detrimento dos créditos aos setores produtivos como a agricultura, a construção, as indústrias extrativas e a indústria transformadora.

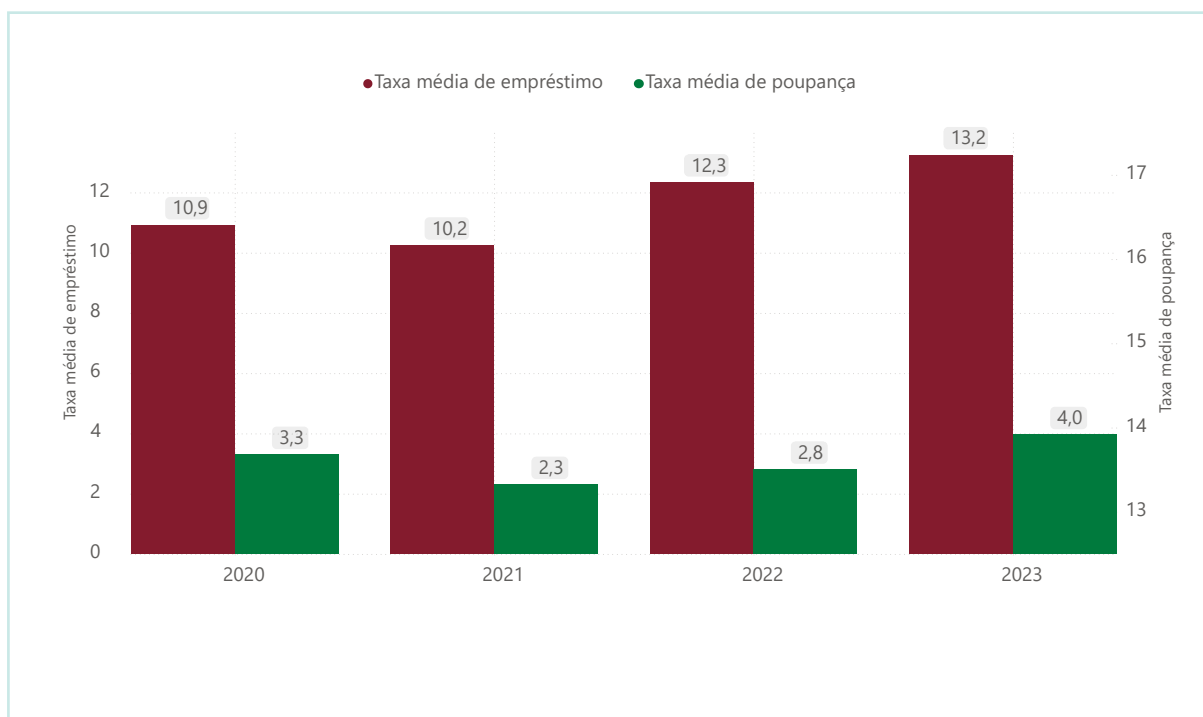


A situação no Gana é diferente, uma vez que os créditos totais ao setor privado em percentagem do PIB a cair de 11,4% em 2020 para 8,4% em 2023. Esta evolução reflete a crescente aversão dos bancos à concessão de empréstimos, explicada pelo aumento das taxas de juro ativas, pelo elevado nível de créditos não produtivos, pelas condições macroeconómicas desfavoráveis e pelo impacto do Programa de Troca da Dívida Interna (DDEP) nos balanços dos bancos. A contração dos empréstimos ao setor privado é influenciada pelas políticas monetárias restritivas implementadas pelo banco central para conter a elevada inflação.

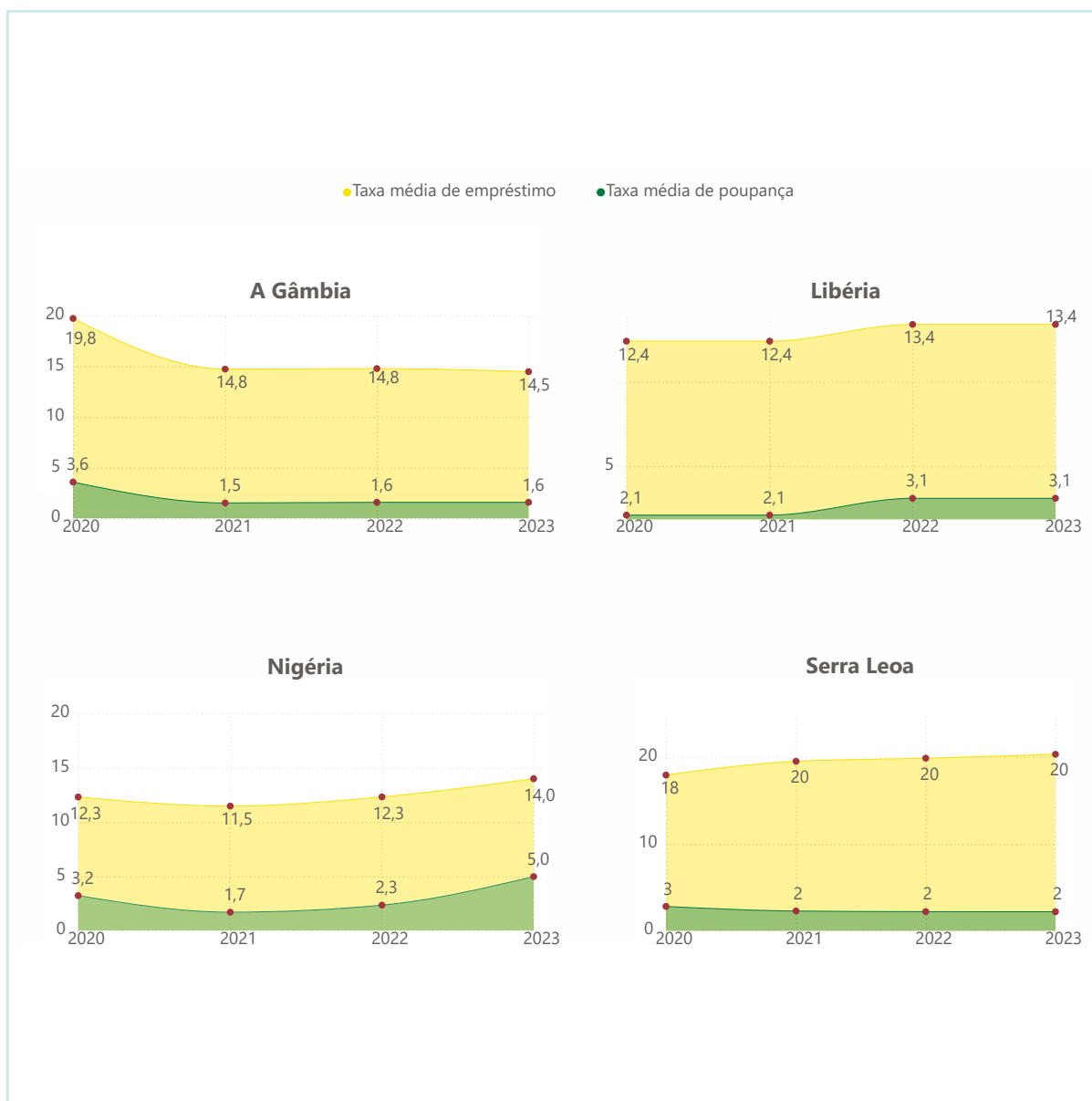
A tendência das taxas de juro ativas e das taxas de poupança na região também desempenhou um papel crucial na dinâmica do crédito e da liquidez. A evolução das taxas de poupança corresponde às expectativas relacionadas com a orientação expansionista da política monetária da região. Esta orientação

reduz o custo do crédito, desencoraja a poupança e cria, conseqüentemente, um fosso entre as taxas de juro ativas e as taxas de poupança médias na região (figura 19). Na Libéria, as taxas de juro aplicadas aos empréstimos e à poupança seguiram esta tendência de subida, com uma taxa média de empréstimo de 13,4% e uma taxa de poupança de 3,1%. Na Gâmbia, as elevadas taxas de juro bancárias conduziram a uma redução do crédito disponível para empresas e famílias. Na Serra Leoa, embora a taxa média de poupança tenha permanecido relativamente estável em 2,2%, o desfasamento em relação à taxa ativa era considerável, limitando os incentivos à poupança e ao investimento privado. O aumento dos créditos malparados no setor bancário também travou a concessão de crédito na economia. Na Nigéria, as taxas de juro registaram uma forte subida, relacionada com a depreciação da moeda, a inflação persistente, a volatilidade da taxa de câmbio e a escassez de divisas.

**Figura 18: Taxas Devedoras e de Poupança Médias no espaço CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

**Figura 19: Taxas Devedoras e de Poupança Médias em alguns Estados-Membros da CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)**

Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

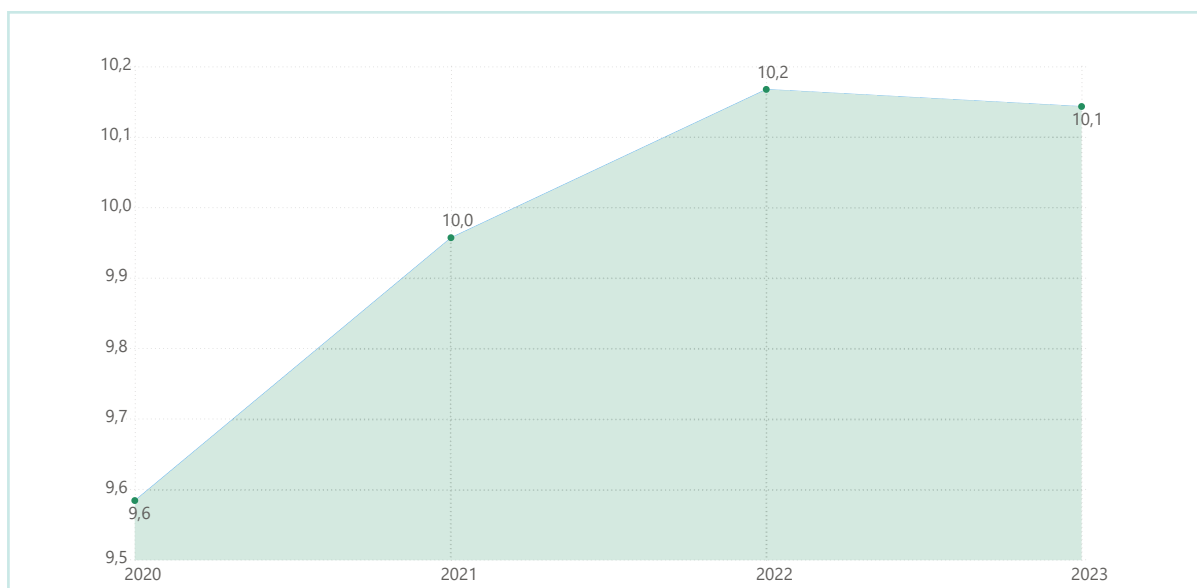
## 2.5. MELHORIA DO DESEMPENHO ORÇAMENTAL

O total das receitas, incluindo subvenções, em percentagem do PIB no espaço CEDEAO, aumentou de 9,6% em 2020 para 10,0% em 2023. Os esforços envidados pelos Estados-membros da CEDEAO para reforçar a mobilização de recursos são tanto mais louváveis quanto se registaram melhorias em termos de receitas internas cobradas em

percentagem do PIB. O Benim passou de 12,7% em 2020 para 14,3% em 2023; Cabo Verde de 21,3% em 2020 para 24,6% em 2023; a Côte d'Ivoire de 14,1% em 2020 para 15,6% em 2023; o Gana de 14,1% em 2020 para 16,2% em 2023; a Guiné-Bissau de 11,4% em 2020 para 16,8% em 2023; a Nigéria de 26,5% em 2020 para 36,3% em 2023; o Senegal de 17,8% para 20,0% em 2023; e o Togo de 14,1% em 2020 para 16,5% em 2023.



**Figura 20:** Rácio das Receitas Totais do Espaço CEDEAO, incluindo donativos, em relação ao PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Com o objetivo de aumentar a mobilização de receitas internas, a Nigéria lançou, em 2019, a Iniciativa Estratégica de Crescimento das Receitas (SRGI) destinada a aumentar as receitas fiscais: a Côte d'Ivoire mantém-se determinada em impulsionar as receitas fiscais através da implementação da Estratégia de Mobilização de Receitas a Médio Prazo (SRMT) de 2024. Por seu lado, o Gana pretende otimizar a mobilização das receitas internas, alargando a base tributária, aumentando a arrecadação de receitas não fiscais, adotando medidas reforçadas de cobrança de impostos e modernizando a administração fiscal através da digitalização. Em 2023, o governo introduziu medidas destinadas a reforçar as receitas, tais como o aumento da taxa marginal superior do imposto sobre o rendimento de 30 % para 35 %, o aumento da taxa do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) de 12,5 % para 15 % e a aplicação de taxas mais elevadas sobre os direitos especiais de consumo.

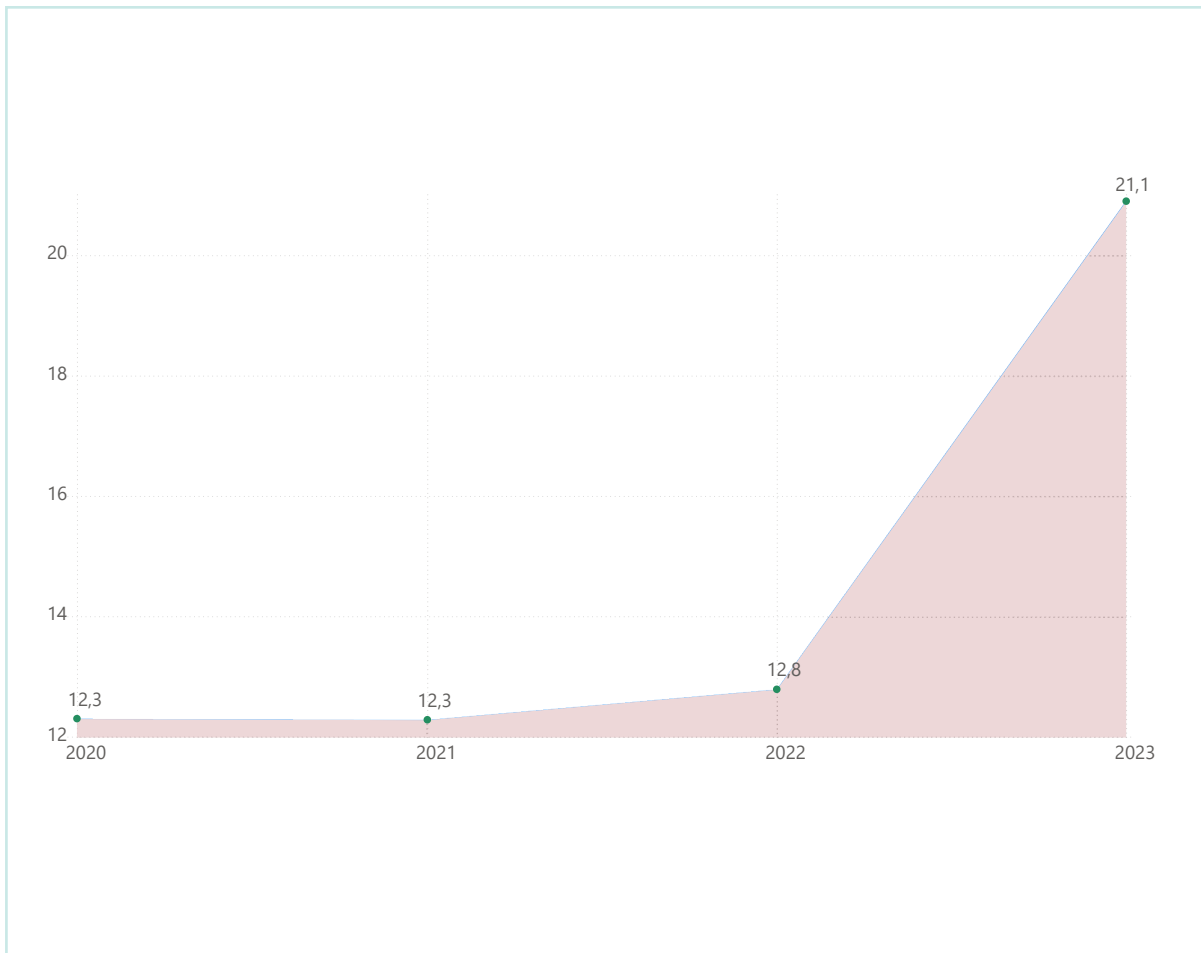
As despesas públicas regionais em percentagem do PIB aumentaram de 12,3% em 2020 para 21,1% em 2023, apesar dos

esforços envidados pelos Estados-membros para reduzir as despesas públicas. Por exemplo, Cabo Verde e Gana reduziram as suas despesas em percentagem do PIB respetivamente de 34,6% em 2020 para 24,8% em 2023, e de 25,3% em 2020 para 19,4% em 2023. O Gana também introduziu uma redução de 30% na remuneração dos titulares de cargos políticos e nas transferências para fundos reservados. No entanto, a Côte d'Ivoire, a Nigéria e o Togo aumentaram as suas despesas em percentagem do PIB em 1,5, 1,6 e 2,4 pontos percentuais, respetivamente, durante o mesmo período.

### ESTADOS-MEMBROS QUE REDUZIRAM OS SEUS GASTOS

	2020	2023	pontos
<b>Cabo Verde</b>	<b>34,6</b>	<b>24,8</b>	<b>↓ 9,8</b>
<b>Gana</b>	<b>25,3</b>	<b>19,4</b>	<b>↓ 5,9</b>

**Figura 21: Rácio Despesas Totais e Empréstimos Líquidos/PIB do Espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)**



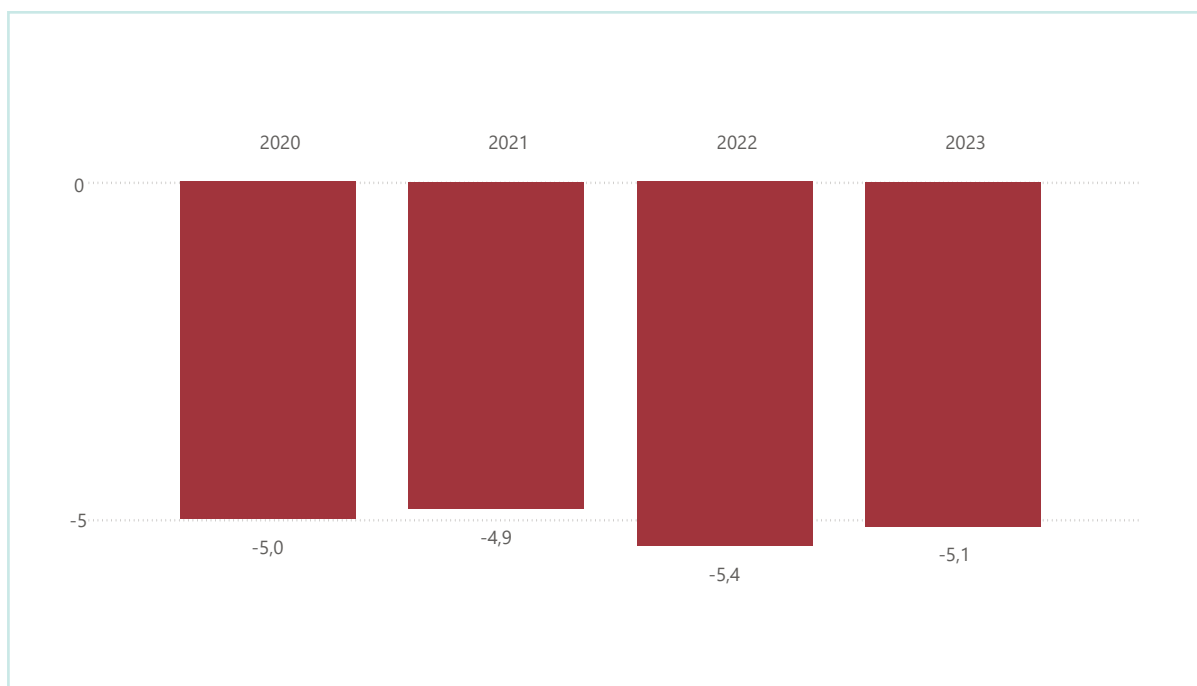
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A CEDEAO tem registado défices orçamentais persistentes durante muito tempo, o que resultou numa acumulação da dívida. Antes da pandemia de COVID-19, apenas seis Estados-membros da CEDEAO - nomeadamente o Gana, a Guiné-Bissau, a Libéria, o Senegal, a Serra Leoa e a Nigéria - excediam o limiar de convergência do défice orçamental da CEDEAO, fixado em 3% do PIB. Este cenário mudou desde então. Os Estados-membros da CEDEAO pretendem reduzir o défice orçamental face à diminuição das receitas, reduzindo as despesas.

A fim de reduzir o deficit orçamental, a Nigéria, tenciona aumentar a taxa do IVA de 7,5% para 15%, em conformidade com os critérios regionais. Muitos Estados-membros tomaram medidas orçamentais adequadas num contexto de restrições de receitas devido à pandemia de COVID-19. Os défices orçamentais em percentagem do PIB aumentaram de 5,0 % em 2020 para 5,1 % em 2023. É importante notar que Cabo Verde reduziu notavelmente o seu défice orçamental, passando de 9,9% em 2020 para 0,2% em 2023, e o Gana de 11,5% em 2020 para 3,3% em 2023.



**Figura 22:** Rácio Saldo Orçamental, incluindo donativos/PIB do Espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

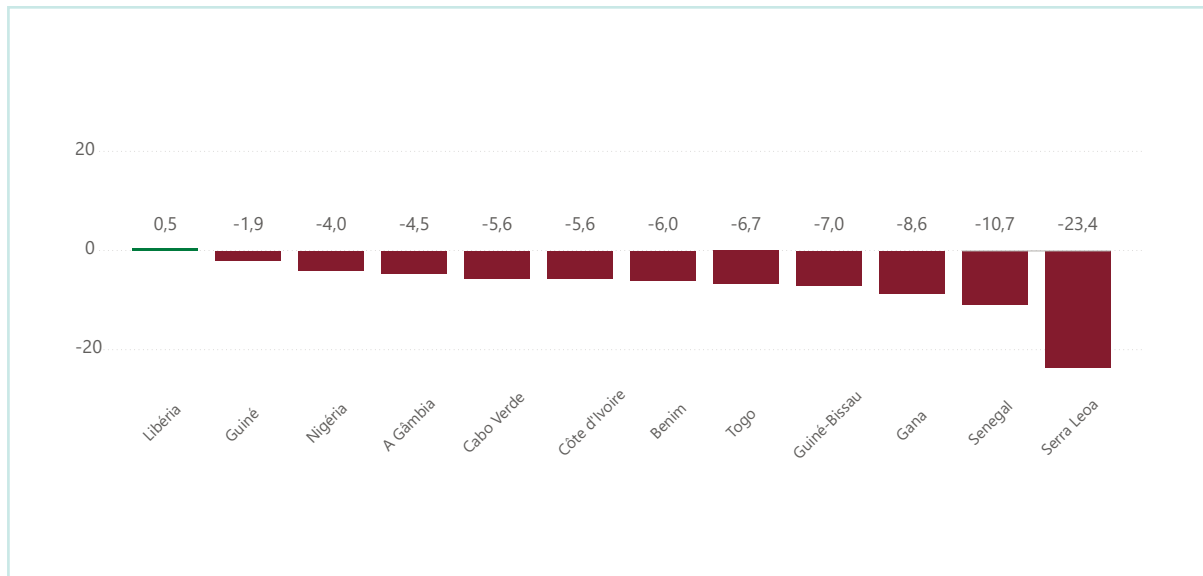
O saldo orçamental global, incluindo donativos, em percentagem do PIB dos Estados-membros da ZMAO deteriorou-se, passando de -4,8% em 2020 para -5,5% em 2023. Nota-se uma ligeira melhoria da situação deficitária dos Estados-membros da UEMOA, passando de -5,6% em 2020 para -5,4% em 2023. O défice orçamental persistente dos Estados-membros da CEDEAO foi sustentado pela fraca mobilização das receitas internas, exacerbada pela dependência de uma única fonte de

receitas (as exportações de produtos de base), a persistência da política orçamental expansionista e a predominância das despesas correntes nas despesas públicas. O desempenho dos Estados-membros da CEDEAO em termos do critério do défice orçamental mostra que apenas a Guiné e a Libéria cumprem a medida de manter o rácio do défice orçamental (incluindo donativos) em relação ao PIB abaixo de 3%. A figura 23 mostra a situação dos doze (12) Estados-membros.

*O desempenho dos Estados-membros da CEDEAO em termos do critério do défice orçamental mostra que apenas a Guiné e a Libéria cumprem a medida de manter o rácio do défice orçamental.*



**Figura 23:** Défice Orçamental Médio (incluindo subvenções) / PIB dos Estados-membros da CEDEAO com um défice orçamental superior a 3% entre 2020 e 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A Figura 24 mostra que o rácio da dívida pública regional em relação ao PIB aumentou, passando de 34,2 % em 2020 para 36,5 % em 2022 e, posteriormente, para 49,5 % em 2023. Isto deve-se aos efeitos combinados das obrigações do serviço da dívida, da desvalorização das moedas nacionais e da inflação; o que coloca desafios ao desenvolvimento económico. Em 2023, Cabo Verde apresentava um rácio dívida/PIB de 118,9 %, seguido da Guiné-Bissau com 81,8 %, da Gâmbia com (74,7%), do Senegal com (73,6%), do Gana com (72,6 %), do Togo com (66,7 %), da Côte d'Ivoire com (57,5 %), do Benim com (54,5 %) e da Libéria com (53,9 %). A Guiné e a Nigéria registaram os rácios mais baixos, com 40,2% e 42,3 %, respetivamente. A dinâmica da dívida reflete o peso contínuo da dívida, devido a um forte aumento da dívida pública nominal denominada em dólares e a obrigações mais elevadas do serviço da dívida.

### PAÍSES COM OS RÁCIOS DÍVIDA/PIB MAIS BAIXOS

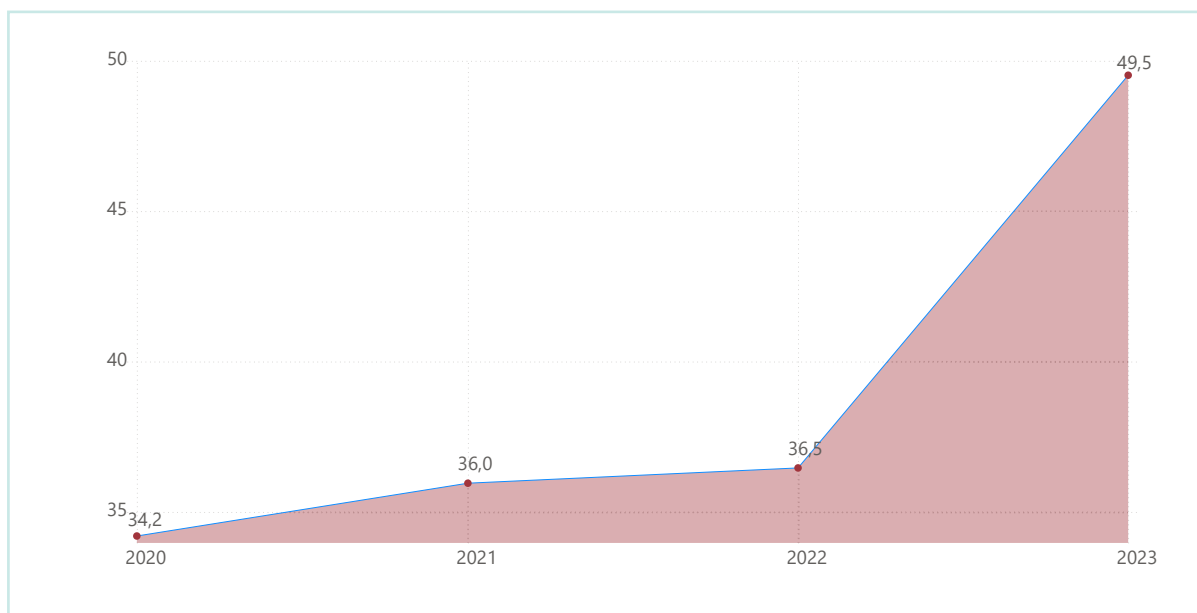
Guiné

40,2

Nigéria

42,3



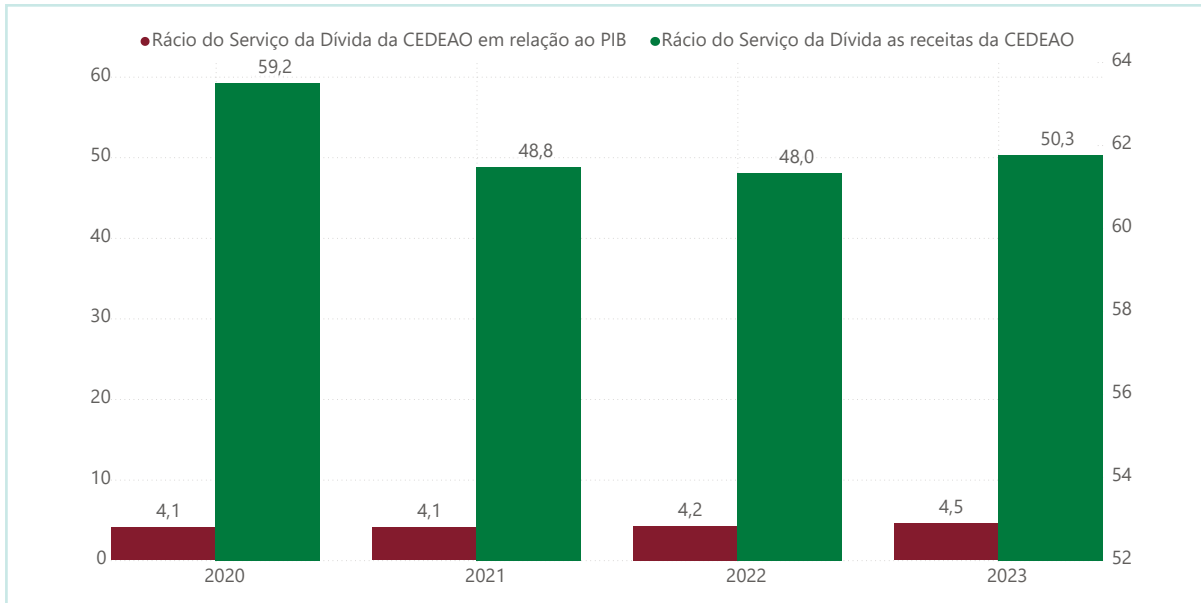
**Figura 24:** Rácio Dívida Pública/PIB da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)

Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A obrigação do serviço da dívida é pesada para a maioria dos Estados-membros da CEDEAO e representa uma grande preocupação para os decisores políticos da região. Um elevado encargo com o serviço da dívida sobrecarrega a economia e trava o crescimento económico ao desviar recursos de setores essenciais como a educação e a saúde. Isso exerce impactos significativos sobre a estabilidade económica e provoca fuga de capitais. No período de 2020

a 2023, o rácio serviço da dívida/PIB na região da CEDEAO manteve-se baixa, situando-se entre 4,1% e 4,5%. A Figura 25 mostra que os esforços dos Estados-membros da CEDEAO para reduzir o peso da dívida tem produzido resultados positivos, uma vez que o rácio entre o serviço da dívida e as receitas diminuiu de 59,2% em 2020 para 50,3% em 2023. No entanto, este rácio continua muito elevado.



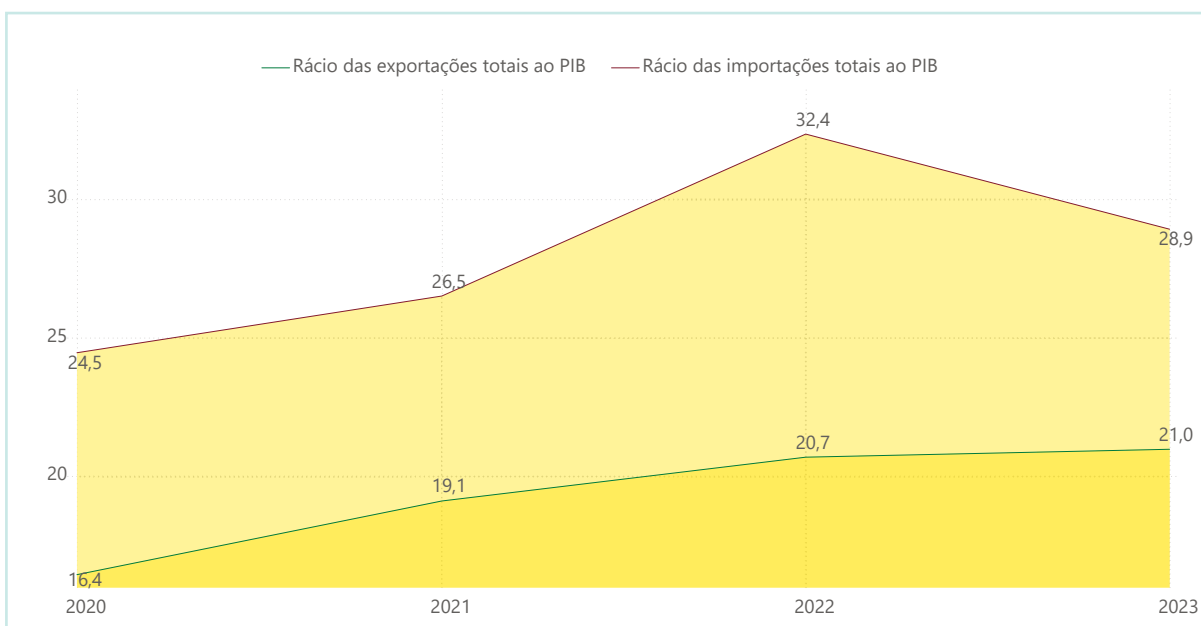
**Figura 25:** Rácio do Serviço da Dívida/PIB e Rácio do Serviço da Dívida/Receitas da CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)

Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## 2.6. POSIÇÃO EXTERNA E SALDOS COMERCIAIS

O rácio das exportações totais/PIB aumentou, de 16,4% em 2020 para 21,0% em 2023. O rácio das importações totais/PIB registou uma

flutuação, passando de 24,5% em 2020 para 28,9% em 2023. Em termos de contribuição dos Estados-membros para o totais regional, as exportações da Nigéria foram as maiores, com 42,7%, seguidas da Côte d'Ivoire, com 14,9%, e do Gana, com 13,7% em 2023.

**Figura 26:** Rácio das Importações e Exportações Totais/ PIB do Espaço CEDEAO de 2020 a 2023 (em percentagem)

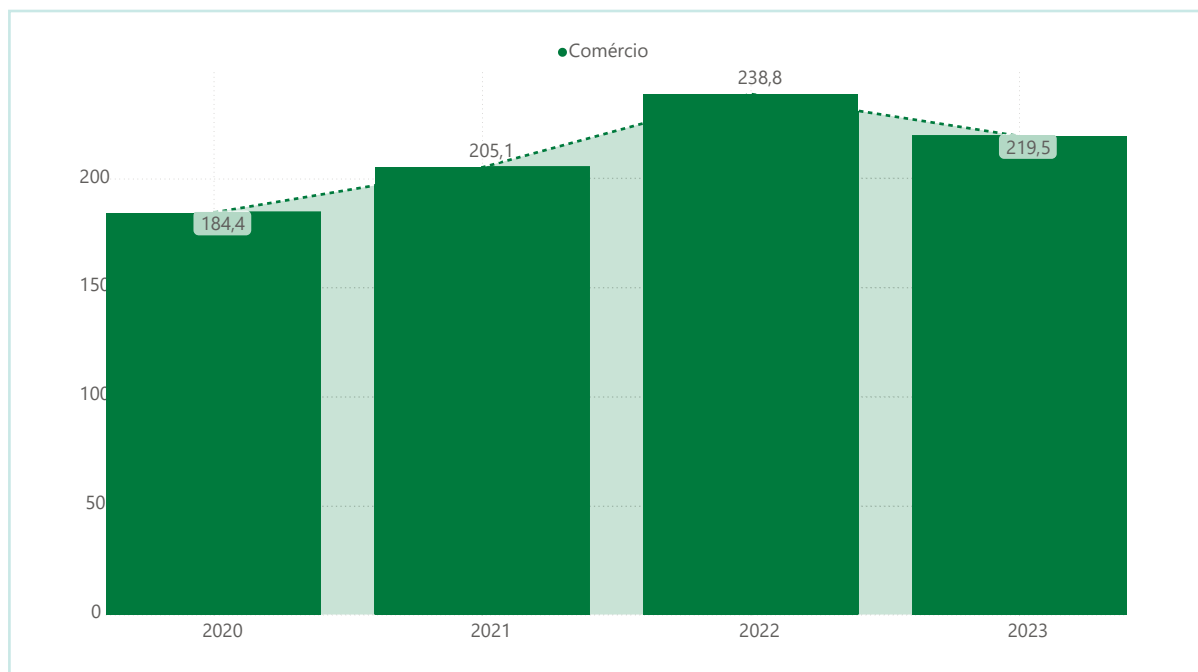
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



Entre 2020 e 2023, o comércio total registou um crescimento notável, passando de 184,4 mil milhões de dólares EU em 2020 para 219,5 mil milhões de dólares EU em 2023, refletindo

o reforço do comércio externo. Esta dinâmica pode ser atribuída à recuperação económica após a pandemia de COVID-19 e a uma recuperação da procura interna e externa<sup>2</sup>.

**Figura 27: Comércio Total no Espaço CEDEAO em milhares de milhões de dólares EU de 2020 a 2023**



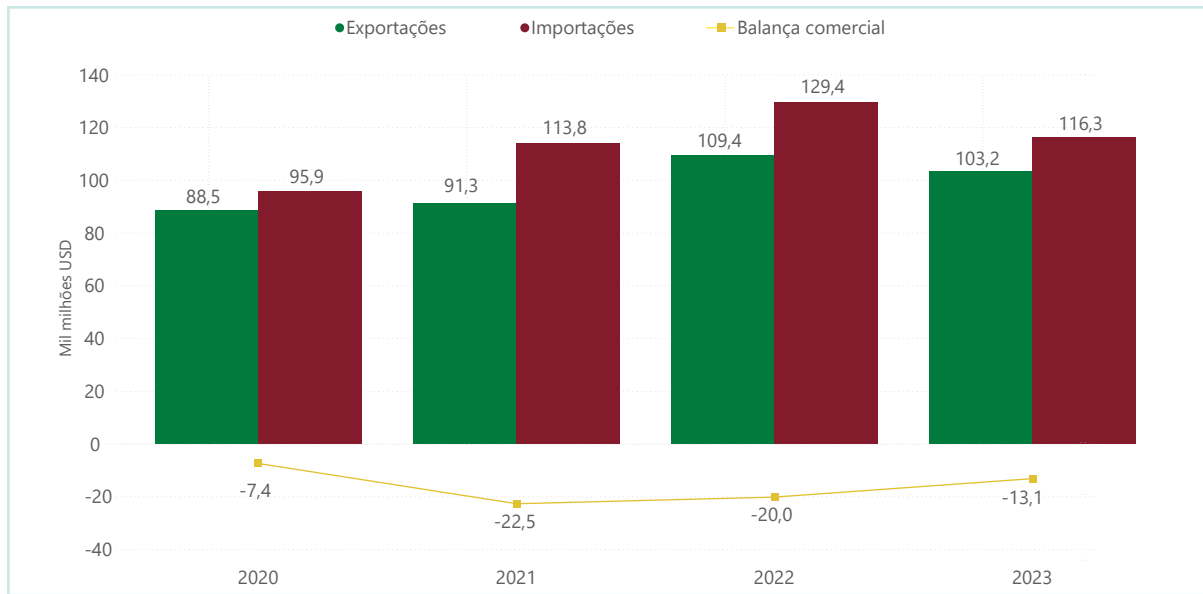
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

No que diz respeito às exportações, estas aumentaram de forma constante, passando de 88,5 mil milhões de dólares EU em 2020 para 103,2 mil milhões de dólares EU em 2023. As importações, por seu lado, registaram um aumento mais acentuado, passando de 95,9 mil milhões de dólares EU em 2020 para 116,3 mil milhões de dólares EU em 2023. Esta tendência explica-se em parte pelo aumento do défice comercial, que atingiu 13,1 mil milhões de dólares EU em 2023, devido a um aumento das importações. Assim, embora a balança comercial continue estruturalmente deficitária, registou uma melhoria relativa em 2023, refletindo um reequilíbrio progressivo dos fluxos comerciais.

### DESEMPENHO COMERCIAL DA CEDEAO (mil milhões US\$)

Ano	Exportações	Importações
2020	88,5	95,9
2023	103,2	116,3

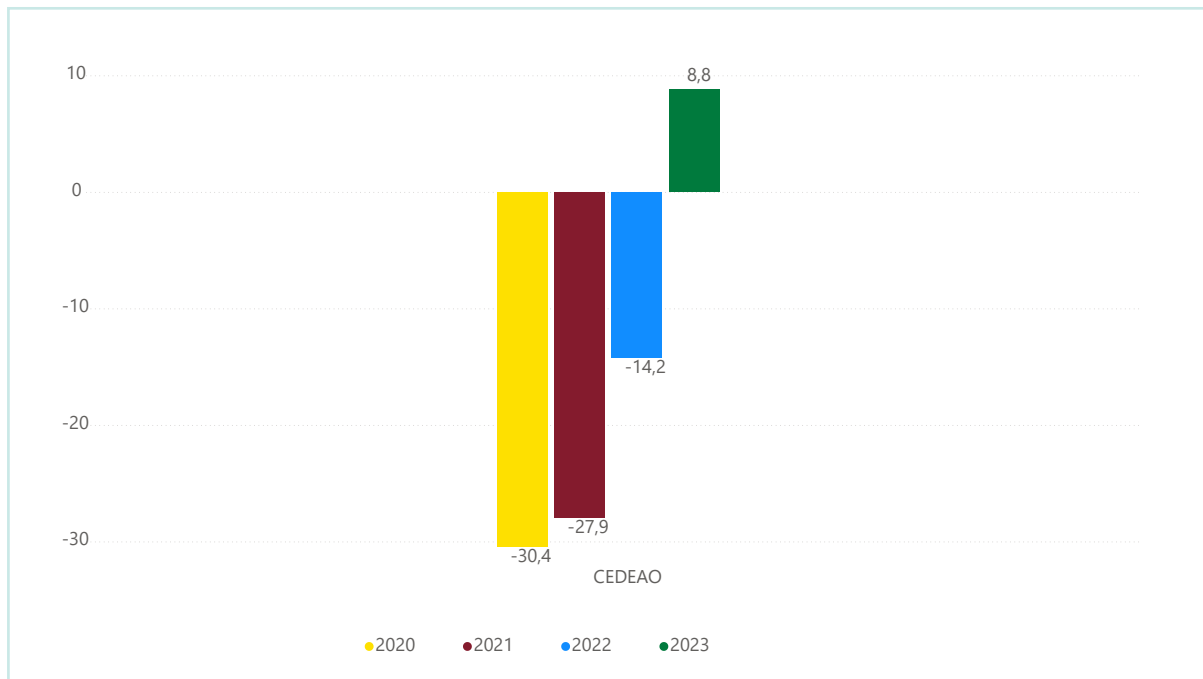
<sup>2</sup>No entanto, entre 2022 e 2023, observou-se um declínio, com o comércio total a cair 8,1 %, o que pode indicar um abrandamento económico devido a ajustamentos cíclicos ligados aos preços, aos volumes comercializados ou a uma queda da procura

**Figura 28: Exportações, Importações e Balança Comercial da CEDEAO em milhares de milhões de dólares EU de 2020 a 2023**

Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

O rácio da balança comercial regional em relação ao PIB foi de -30,4 % em 2020, antes de recuperar para 8,8 % em 2023. Esta evolução explica-se pela redução do défice comercial em Estados-membros como a Nigéria. O défice

comercial da Nigéria inverteu-se, tendo o país registado o seu maior excedente comercial de sempre, de 29% em 2023. No Gana, o rácio da balança comercial em relação ao PIB manteve-se excedentária em 1,4% em 2023.

**Figura 29: Rácio Balança Comercial/PIB para a Região da CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)**

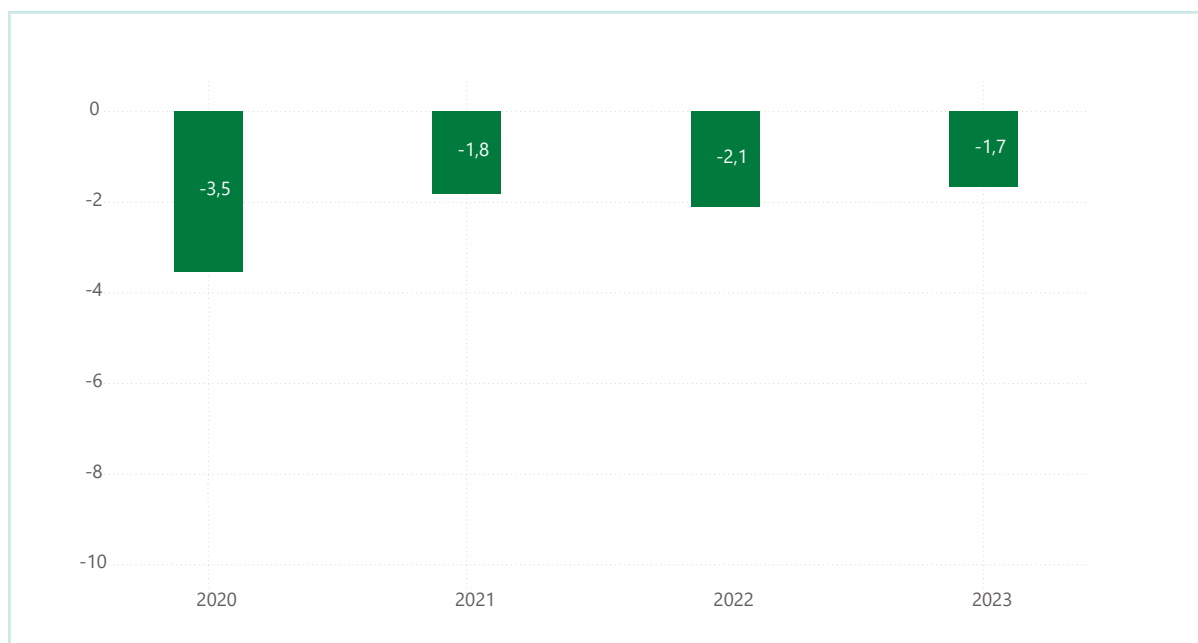
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



Durante o período de 2020 a 2023, o saldo da balança de transações correntes do espaço CEDEAO flutuou. A média global da CEDEAO foi de -2,3 %. Em 2020, atingiu -3,6 %, o seu nível mais baixo de sempre, antes de se estabelecer em -1,7% em 2023. Três Estados-membros

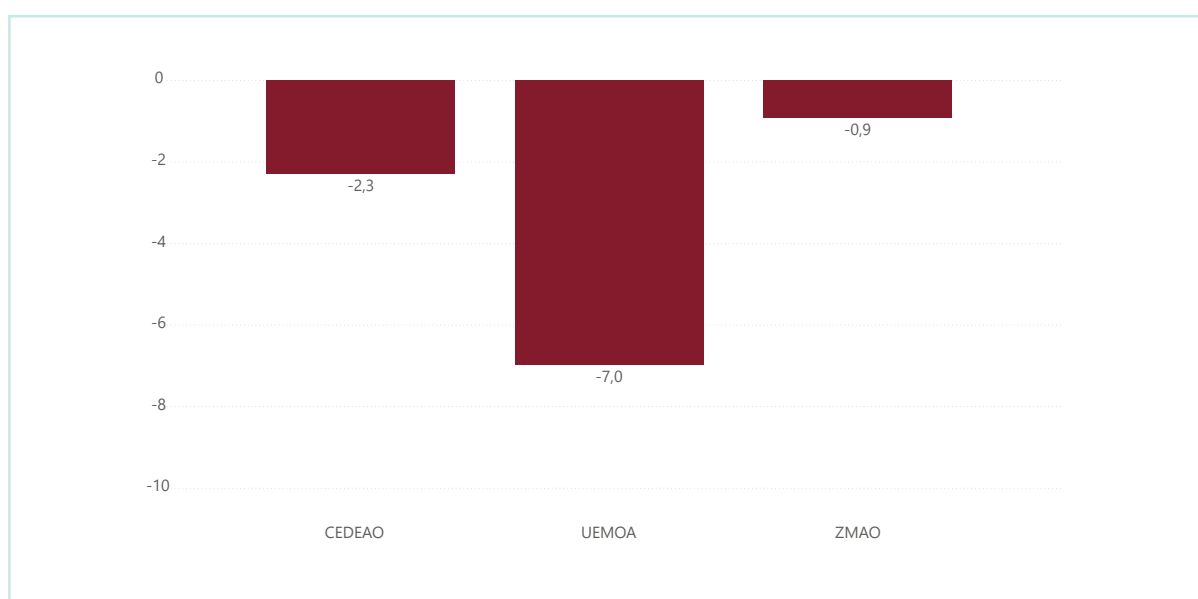
registaram uma queda nas suas balanças de transações correntes: o Senegal (-14,7%), a Libéria (-10,7%) e a Serra Leoa (-10,1%), enquanto a Nigéria e o Gana registaram balanças de transações correntes de -1,1% e -1,7%, respetivamente.

**Figura 30:** Saldo Médio da balança de transações correntes da região da CEDEAO: 2020 a 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

**Figura 31:** Saldo Médio da Balança de transações correntes da CEDEAO, da ZMAO e da UEMOA: 2020 -2023 (em percentagem)



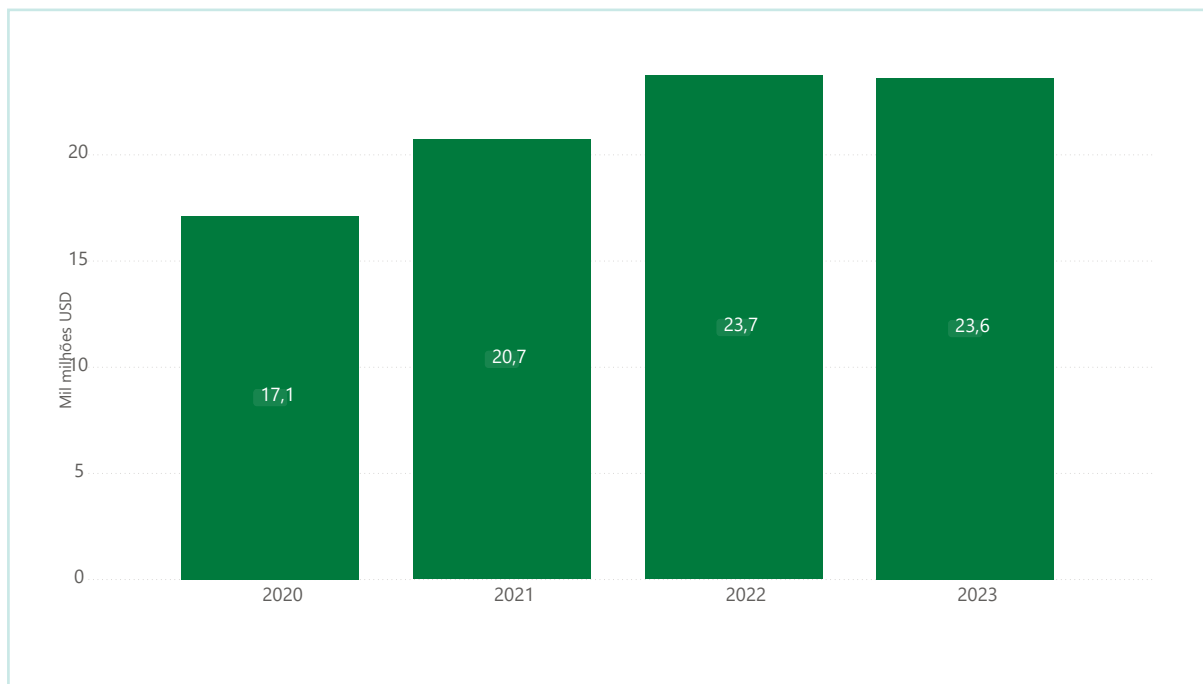
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Durante este período, os Estados-membros da ZMAO registaram uma melhoria na balança das operações correntes, passando de -3,3 % em 2020 para 0,1 % em 2023. Os Estados-membros da UEMOA apresentaram uma deterioração, do défice corrente a passar de 4,3 % em 2020 para 7,6 % em 2023. As performances dos Estados-membros da CEDEAO variam. O défice da balança das operações correntes da Côte d'Ivoire deteriorou-se, passando de -3,1% em 2020 para -5,8 % em 2023. A balança das operações correntes do Gana melhorou, passando de um déficit 3,3 % do PIB em 2020 para um excedente de 1,8 % em 2023, graças ao

bom desempenho das exportações. A balança comercial da Guiné apresentou um défice de 19,5% do PIB em 2020 e de 2,4% em 2023, devido ao aumento das importações de bens de equipamento e de produtos petrolíferos.

Em termos de desempenho do comércio intrarregional, regista-se um crescimento constante de 17,1 mil milhões de dólares EU em 2020 para 23,6 mil milhões de dólares EU em 2023, impulsionado pelas exportações de petróleo e minerais betuminosos, com exceção dos óleos brutos.

**Figura 32: Comércio intrarregional dos Estados-membros da CEDEAO: 2020 a 2023 (em milhares de milhões de dólares EU)**



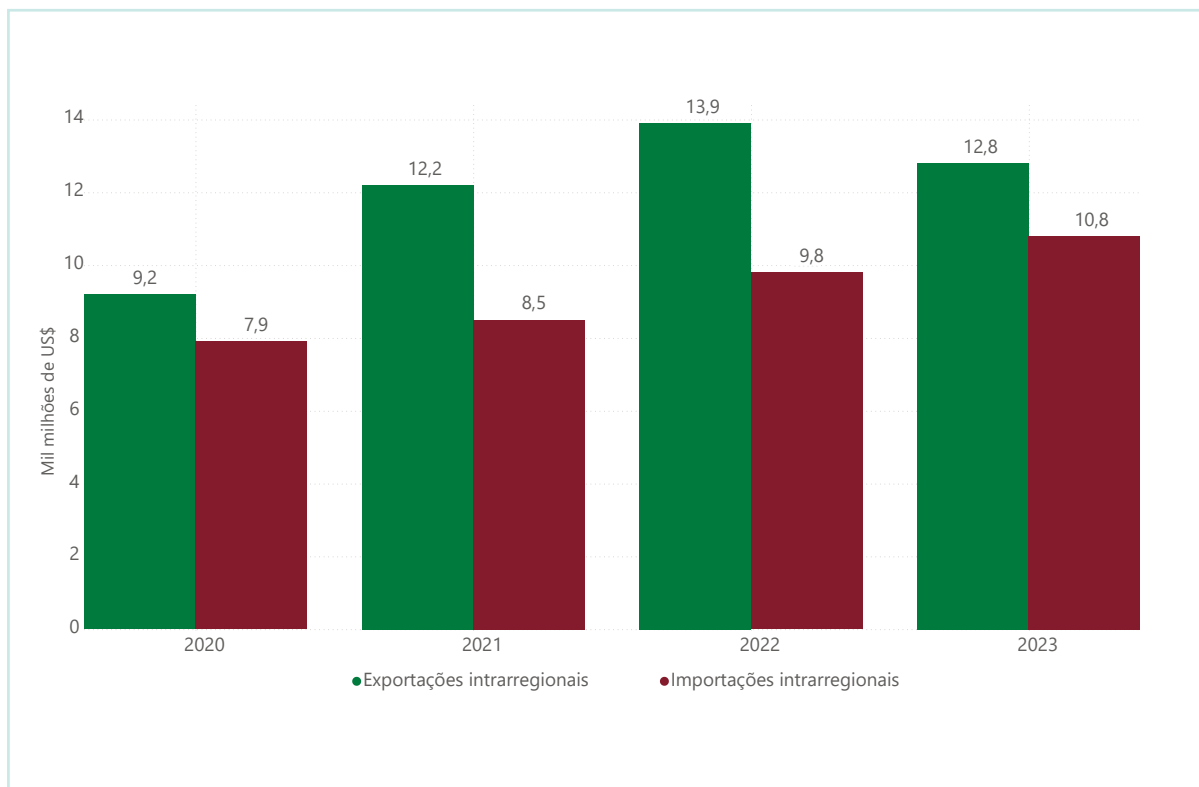
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

As exportações intrarregionais registaram um aumento significativo, passando de 9,2 mil milhões de dólares EU em 2020 para 13,9 mil milhões em 2022, e depois para 12,8 mil milhões em 2023. Em termos de desempenho dos Estados-membros, a Côte d'Ivoire apresenta a melhor taxa, com 28,1 % nas exportações de produtos agrícolas, seguida da Nigéria com

27,2% nas exportações de petróleo e produtos manufacturados, do Senegal com 16,4 %, do Gana com 13,3 % graças às exportações de minerais de ferro e de aço, e do Togo com 5,3 % nas exportações de artigos de transporte, embalagens e tampas de plástico. Os países com os desempenhos mais fracos são Cabo-verdes Verde, Guiné-Bissau, Libéria e Serra Leoa.



**Figura 33:** Exportações e Importações Intrarregionais dos Estados-membros da CEDEAO: 2020 a 2023 (em milhares de milhões de dólares EU)

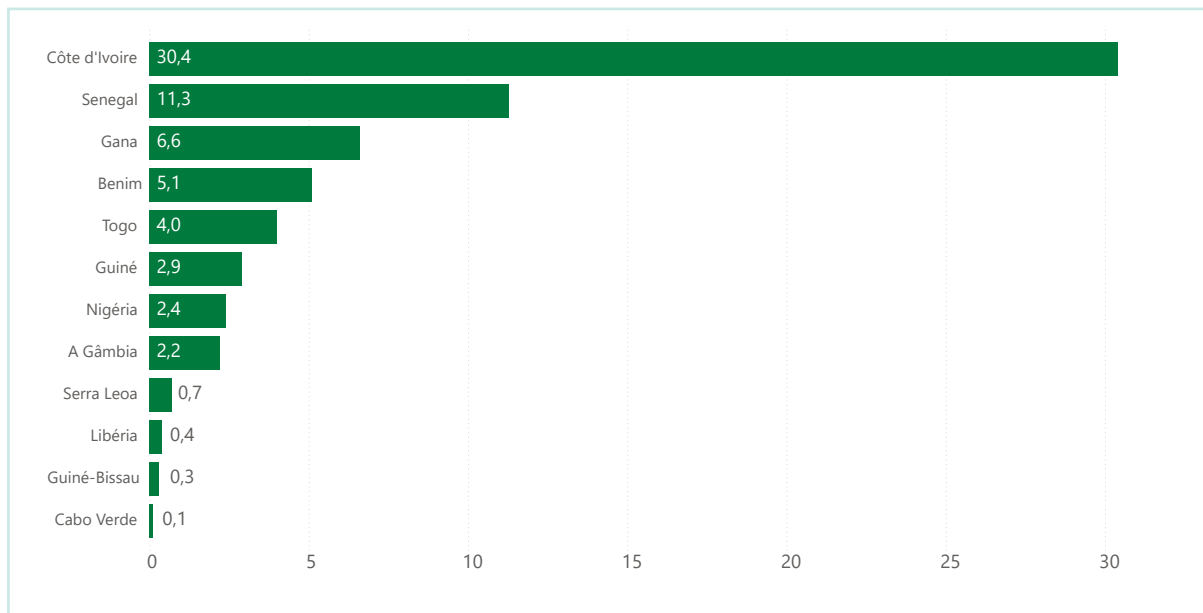


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



Porto marítimo simbolizando o comércio intrarregional na região da CEDEAO

**Figura 34:** Contribuição dos Estados-membros da CEDEAO para as Exportações Intrarregionais em 2023

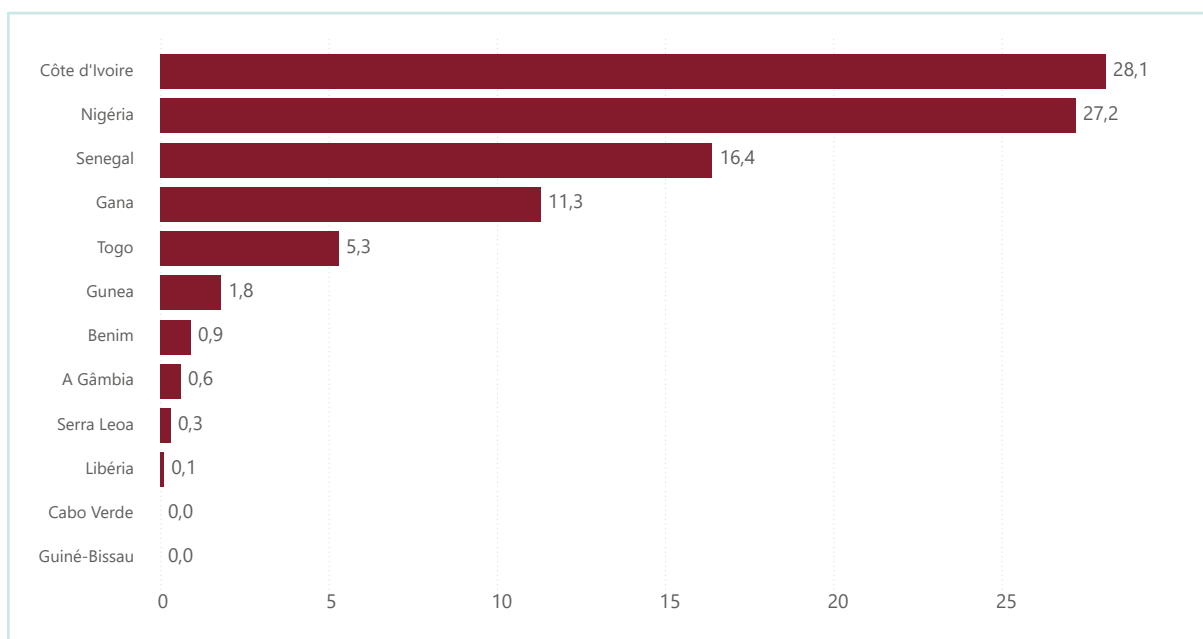


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

No que diz respeito às importações intrarregionais, observa-se um aumento constante, passando de 7,9 mil milhões de dólares EU em 2020 para 10,8 mil milhões de dólares EU em 2023. O aumento sustentado registado em 2023 foi impulsionado

principalmente pelas importações de petróleo brutos e óleos provenientes de minerais betuminosos. Entre os Estados-membros, a Côte d'Ivoire manteve-se na liderança da região com 30,4 %, seguida do Senegal com 11,3 %, do Gana com 6,6 % e do Benim com 5,1 %.

**Figura 35:** Contribuição dos Estados-membros da CEDEAO para as Importações Intrarregionais em 2023



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024




Em termos de exportações intrarregionais, a Côte d'Ivoire, o Senegal, o Gana e o Benim registaram os melhores desempenhos, enquanto Cabo Verde, a Guiné-Bissau, o Libéria e a Serra Leoa obtiveram os resultados mais fracos. A Côte d'Ivoire, o Senegal, a Nigéria e o Gana apresentaram os melhores desempenhos em termos de importações intrarregionais, ao passo que Cabo Verde, a Guiné-Bissau e a Serra Leoa se mantêm no fundo da tabela. No total, a Côte d'Ivoire e o Gana mostram os melhores resultados no comércio intrarregional.

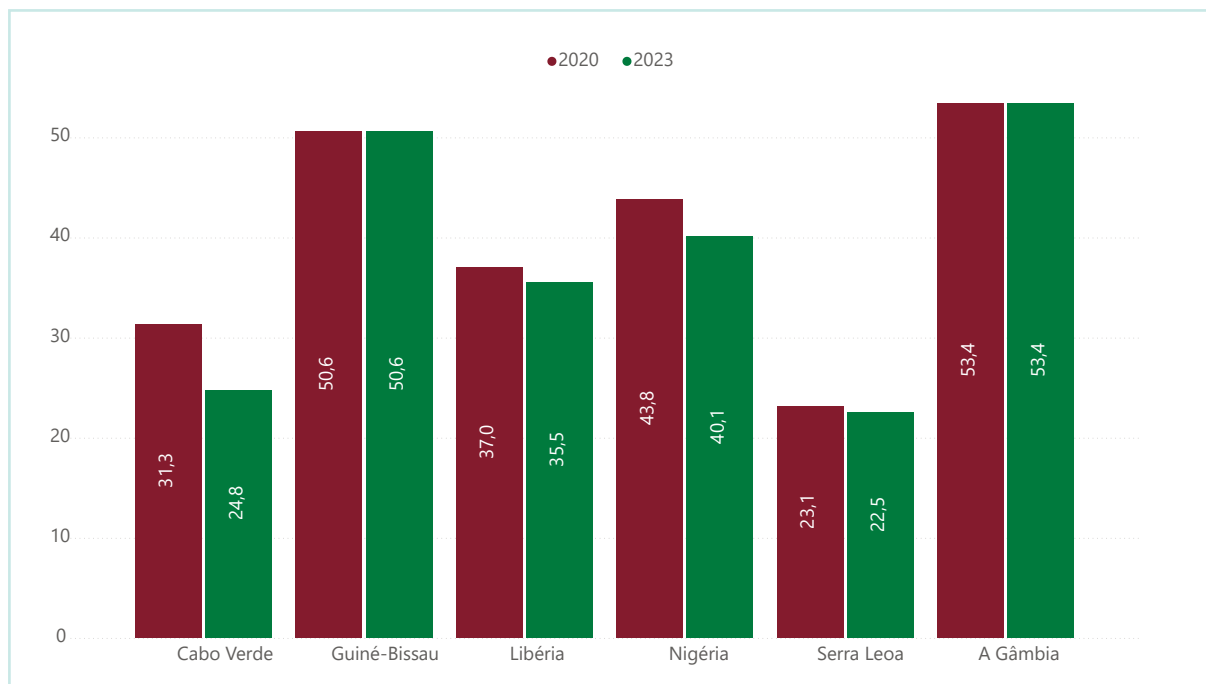
## 2.7. CONTEXTO DE DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÓMICO

A região da CEDEAO apresenta uma heterogeneidade notável no desenvolvimento socioeconómico<sup>3</sup>. Caracteriza-se por disparidades significativas entre os Estados-membros no que diz respeito aos níveis de pobreza, desigualdades, acesso aos serviços essenciais e à esperança de vida. Estas disparidades refletem dinâmicas económicas distintas, influenciadas pela estrutura da economia, pela estabilidade política, pela implementação de políticas públicas, pela distribuição dos recursos naturais. Os Estados-membros enfrentam elevados níveis de pobreza que constituem um desafio para a realização do Objetivo 1 de Desenvolvimento Sustentável (ODS1) de erradicar a pobreza até 2030.

*No total, a Côte d'Ivoire e o Gana mostram os melhores resultados no comércio intrarregional.*



**Figura 36:** Taxa de Pobreza em alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 e 2023



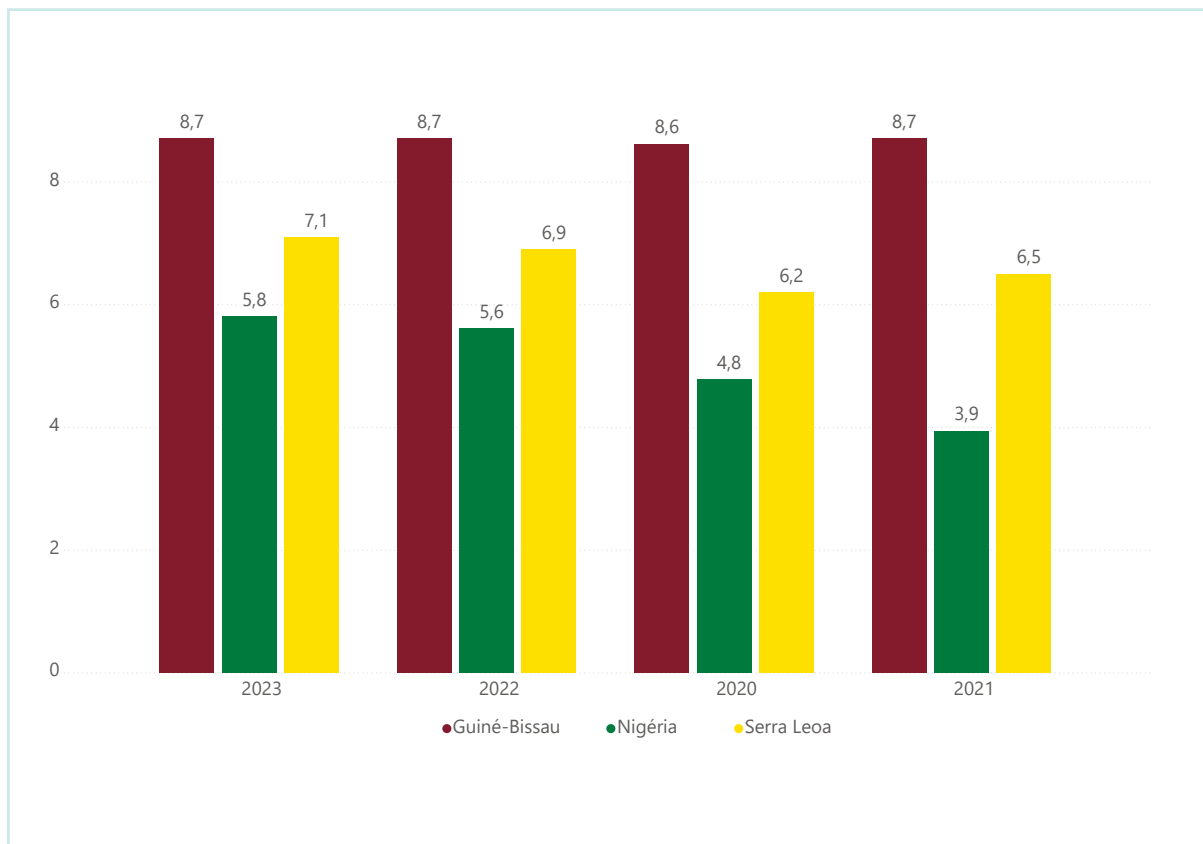
**Fonte:** Compilado a partir dos relatórios dos Estados-membros da CEDEAO, 2024

<sup>3</sup>. Ver na página 38 das Perspetivas Económicas Regionais da CEDEAO, Edição 2023

Na Serra Leoa, a taxa de pobreza estabilizou passando de 23,1% em 2020 para 22,5% em 2023. Na Nigéria a taxa de pobreza baixou de 43,8% em 2020 para 40,1% em 2023, enquanto em Cabo Verde desceu de 31,3% em 2020 para 24,8% no mesmo período. A taxa de pobreza na Gâmbia e na Guiné-Bissau mantiveram-se constantes, situando-se em 53,4% e 50,6% em 2020 e 2023, respetivamente. Na Libéria, estas taxas são de 37,0% em 2020 e 35,5%, em 2023.

Em consequência, a fome e a inacessibilidade a uma nutrição adequada, medida pelo índice de diversidade alimentar, agravaram-se nos Estados-membros da CEDEAO. Conforme ilustrado na Figura 37, no período de 2020 a 2023, o Gana apresenta uma pontuação de 4,5, enquanto a Guiné-Bissau regista um valor mais elevado de 8,7. A Serra Leoa uma pontuação entre 6,2 e 7,1, e a Nigéria entre 4,8 em 2020 e 5,8 em 2023

**Figura 37: Pontuação de Diversidade Alimentar em alguns Estados-membros da CEDEAO: 2020 a 2023**



**Fonte:** Compilado a partir dos relatórios dos Estados-membros da CEDEAO, 2024

O acesso às infraestruturas de base, como a água potável, continua a ser fundamental para a melhoria das condições de vida nos Estados-membros da CEDEAO. A Nigéria registou uma forte diminuição no acesso à água potável, passando de 58,0% em 2020 para 29,5% em 2023. Esta tendência é atribuída a problemas persistentes de infraestruturas e à uma insuficiência de gestão dos recursos hídricos,

agravados por um rápido crescimento da população urbana. Na Guiné-Bissau, a proporção da população com acesso à água potável manteve-se em 50%, principalmente devido às tensões económicas e às crises sanitárias. A Côte d'Ivoire registou valores elevados de 66,0% em 2020 e 68,0% em 2023, indicando uma melhoria no acesso à água potável.



**Tabela 1: Acesso à Água Potável em alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023**

Estados-membros da CEDEAO	2020	2021	2022	2023
<b>Côte d'Ivoire</b>	66,0	61,0	64,0	68,0
<b>A Gâmbia</b>	46,5	47,1	47,7	49,8
<b>Gana</b>	42,3	43,6	44,5	
<b>Guiné-Bissau</b>	50,0	50,0	50,0	50,0
<b>Nigéria</b>	58,0	28,4	29,0	29,5
<b>Serra Leoa</b>	58,0	59,0	60,0	61,0

Fonte: Compilado a partir dos relatórios dos Estados-membros da CEDEAO, 2024

O acesso à eletricidade na região continua a ser um dos mais baixos a nível mundial, com cerca de 42% da população a ter acesso a esta infraestrutura (Organização das Nações Unidas, 2023). Em 2023, a Côte d'Ivoire, com 97% de acesso em 2023, e o Gana, com 88,9% no mesmo ano, figuram entre os Estados-

membros mais avançados da comunidade, enquanto a Libéria (31,8%) e a Serra Leoa (30,5%) são os Estados-membros com pior desempenho. Na Guiné-Bissau, 35,7% da população tinha acesso à eletricidade em 2023. A diferença de desempenho deve-se à falta de investimento em infraestruturas energéticas.

**Tabela 2: Acesso à Eletricidade em alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023**

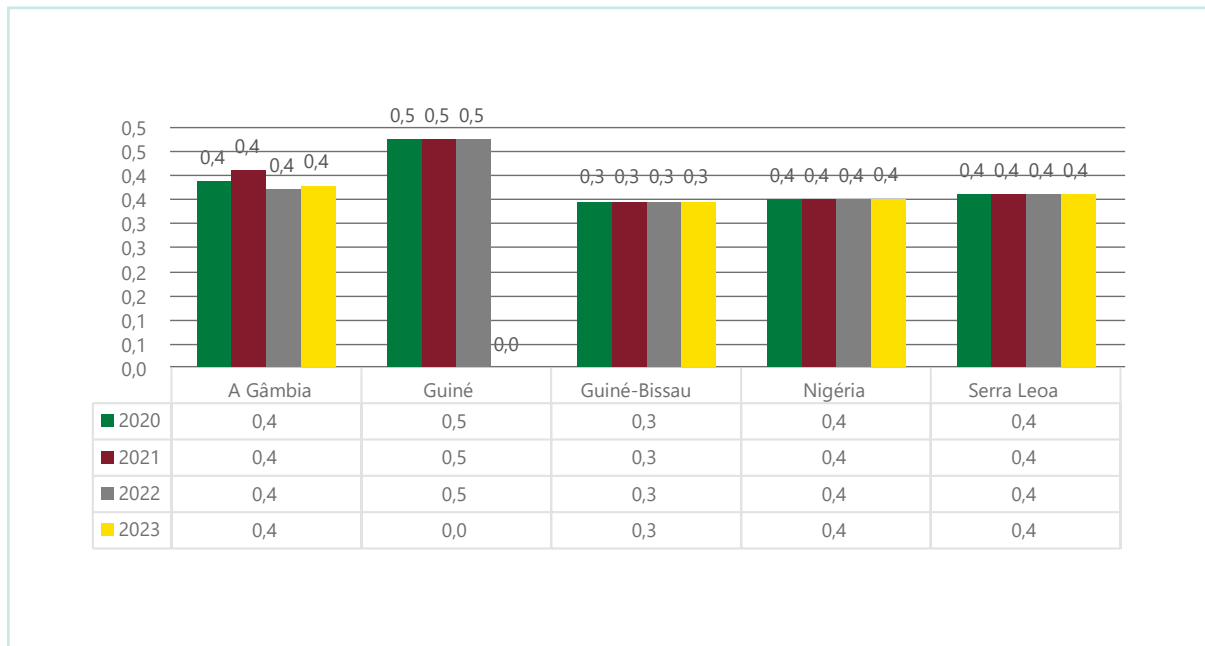
Estados-membros da CEDEAO	2020	2021	2022	2023
<b>Côte d'Ivoire</b>	88,0	92,0	95,0	97,0
<b>A Gâmbia</b>	62,2	63,7	65,4	65,4
<b>Gana</b>	85,3	87,0	88,8	88,9
<b>Guiné-Bissau</b>	35,7	35,7	35,7	35,7
<b>Libéria</b>	27,6	29,9	31,8	31,8
<b>Nigéria</b>	55,4	59,5	60,5	61,3
<b>Serra Leoa</b>	26,2	27,5	29,4	30,5

Fonte: Compilado a partir dos relatórios dos Estados-membros da CEDEAO, 2024

As desigualdades de rendimentos, medidas pelo coeficiente de Gini revelam disparidades significativas. A Guiné-Bissau, com um coeficiente de 0,3, tem o nível de desigualdade de rendimentos mais baixo da região, enquanto

a Gâmbia, a Nigéria e a Serra Leoa têm uma desigualdade relativamente moderada, com um coeficiente de Gini de 0,4. Esta situação é o reflexo dos elevados níveis de desemprego e subemprego.

**Figura 38: Coeficiente de Gini para alguns Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023**

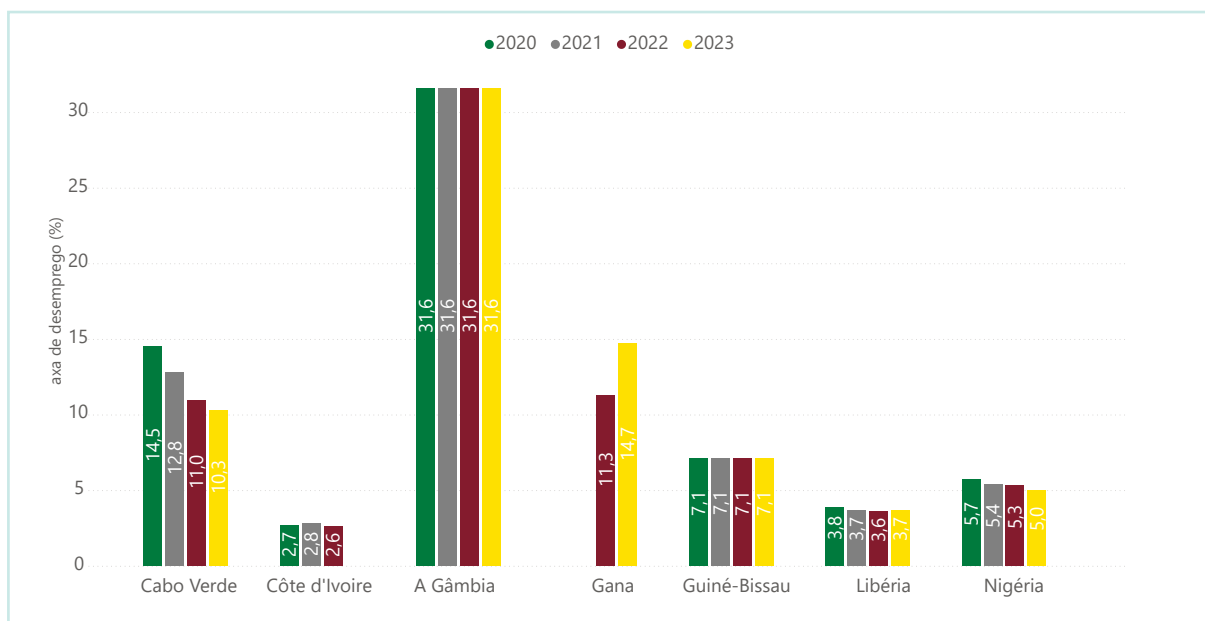


Fonte: Compilado a partir dos relatórios dos Estados-membros da CEDEAO, 2024

Regista-se uma flutuação na taxa de desemprego em alguns Estados-membros da CEDEAO durante o período de 2020 a 2023. A taxa estabilizou-se em 31,6% na Gâmbia e em 7,1% na Guiné-Bissau. Cabo Verde registou uma diminuição da taxa de desemprego, passando

de 14,5% em 2020 para 10,3% em 2023. No Gana, a taxa subiu para 14,7% em 2023, refletindo um abrandamento económico e oportunidades de emprego limitadas. Na Nigéria, a taxa caiu de 5,7% em 2020 para 4,1% em 2023.

**Figura 39: Taxas de Desemprego em alguns Estados-membros da CEDEAO: 2020-2023**



Fonte: Compilado a partir dos relatórios dos Estados-membros da CEDEAO, 2024



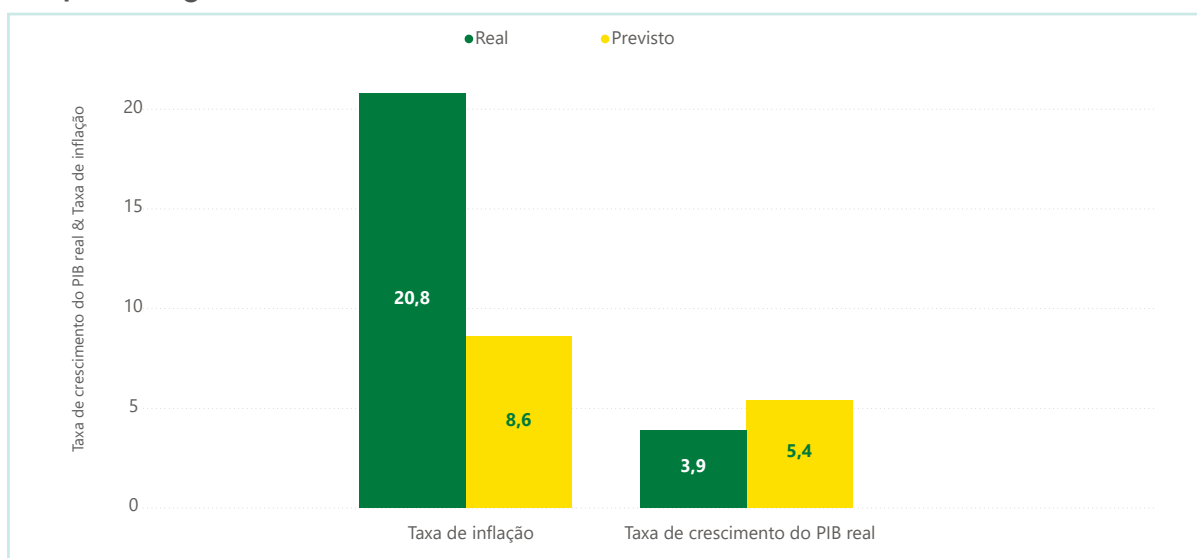
A esperança de vida continua a ser um indicador fundamental que reflete o nível de desenvolvimento e a eficácia dos sistemas de saúde. Em 2023, entre os Estados-membros da CEDEAO, Cabo Verde (74,7 anos) e Senegal (68,9 anos) obtiveram os melhores resultados, seguidos do Gana (63,9 anos), Nigéria (61,8 anos), Togo (61,6 anos), Côte d'Ivoire (61,2 anos) e Serra Leoa (55,9 anos). Estes resultados refletem as más condições de saúde pública e o acesso limitado aos cuidados básicos de saúde. No entanto, a esperança de vida na Guiné-Bissau (55,1 anos) foi a mais baixa, uma situação atribuível a crises políticas e ao subinvestimento no setor da saúde.

## 2.8. VALORES REAIS E PROJETADOS DE ALGUNS INDICADORES MACROECONÓMICOS

A análise é complementada por uma comparação entre os valores reais e projetados de alguns indicadores, a fim de avaliar a pertinência das hipóteses básicas utilizadas para as previsões, bem como os efeitos dos choques internos e externos sobre a economia regional em 2023.

No que diz respeito ao PIB real, o valor previsto era de 5,4%, enquanto o valor efetivamente alcançado foi de 3,9%. O desempenho da região ficou aquém das expectativas, principalmente devido a desempenhos irregulares, choques externos e aos subsequentes ajustamentos das políticas económicas dos Estados-membros da CEDEAO. Para analisar estes desempenhos heterogéneos, os Estados-membros foram classificados em diferentes categorias.

**Figura 40:** Taxa de crescimento real do PIB e taxa de inflação previstas e efetivas para 2023 (em percentagem)

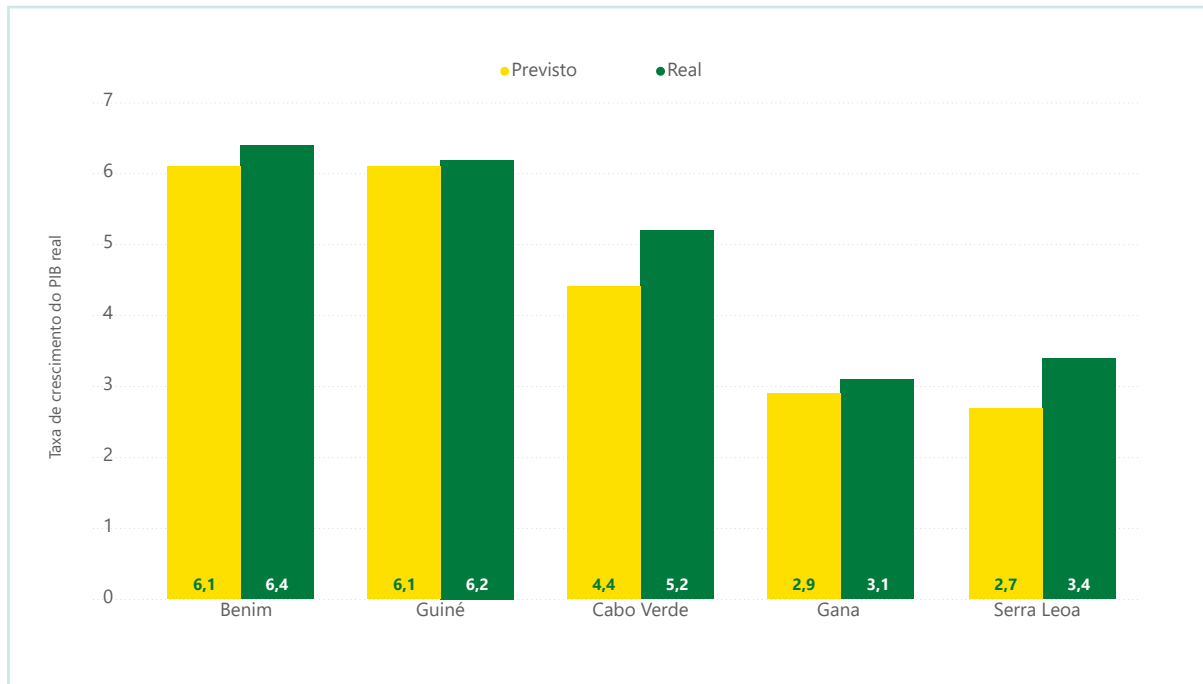


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A primeira categoria inclui cinco Estados-membros cujos desempenhos reais foram superiores aos valores projetados. O Benim, com um valor projetado de 6,1%, registou um valor real de 6,4%; a Guiné, com 6,1% projetado,

alcançou 6,2%; Cabo Verde, com um valor projetado de 4,4%, obteve 5,2% de valor real; o Gana, com 2,9% projetado, registou 3,1%; e Serra Leoa, com 2,7% projetado, alcançou um valor real de 3,4%.

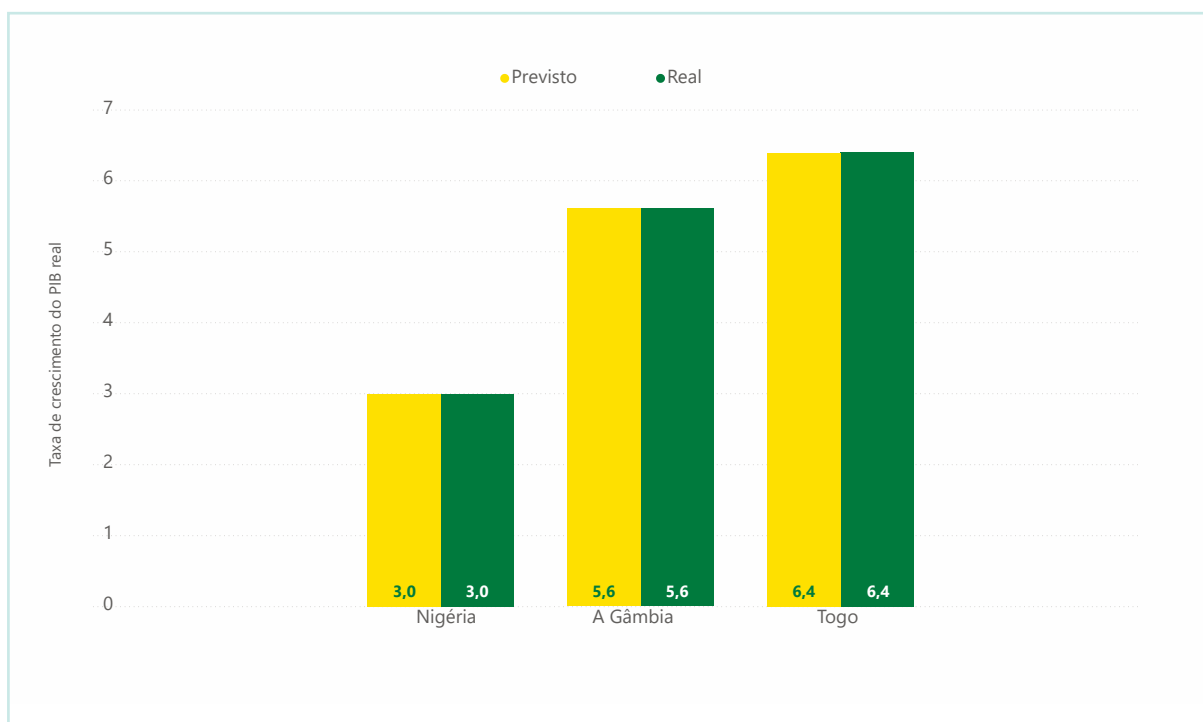
**Figura 41:** Estados-membros da CEDEAO com valores reais superiores aos previstos em 2023 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A segunda categoria inclui três Estados-membros cujos valores projetados foram iguais aos valores reais: Nigéria (3,0%), a Gâmbia (5,6%) e Togo (6,4%).

**Figura 42:** Estados-membros da CEDEAO com os mesmos valores reais e previstos em 2023 (em percentagem)



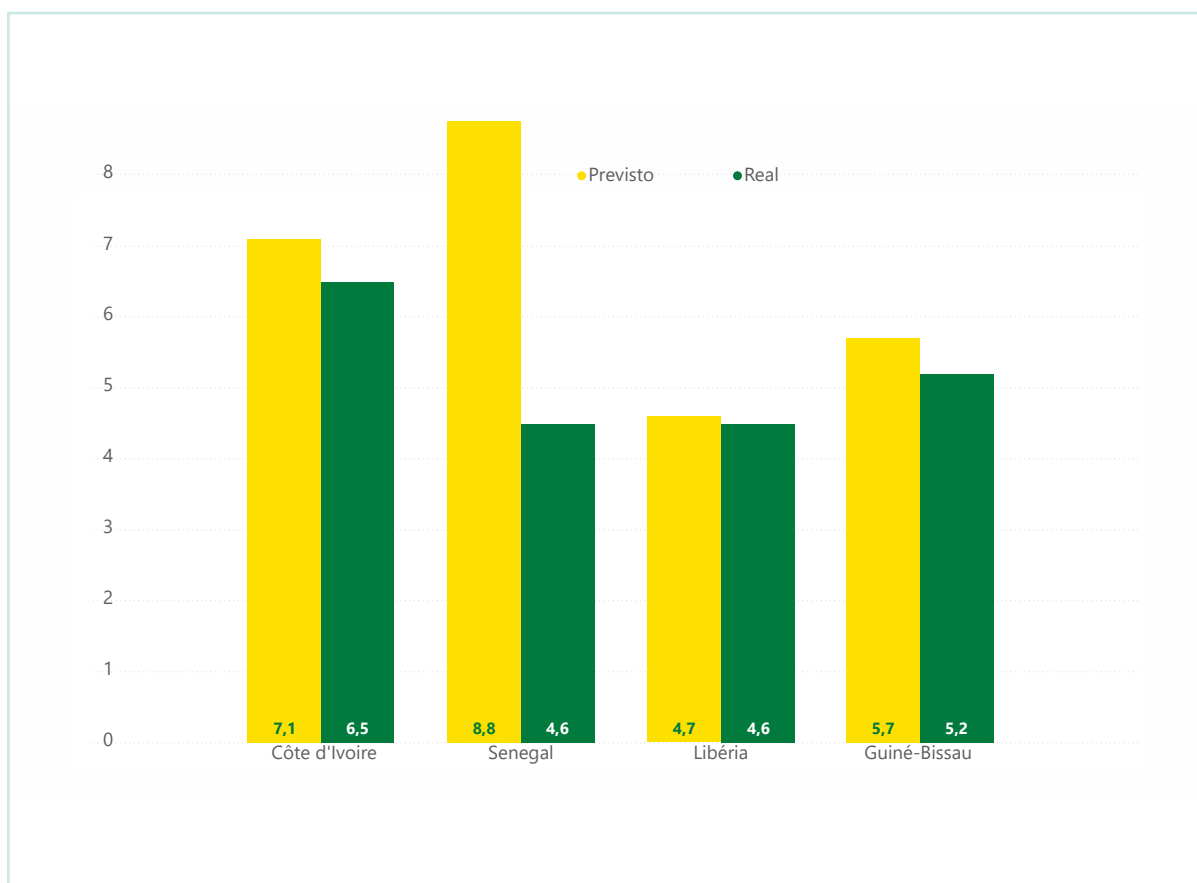
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



A terceira categoria inclui quatro Estados-membros cujos valores projetados foram superiores aos valores reais. A Côte d'Ivoire tinha um valor projetado de 7,1%, mas registou um valor real de 6,5%; o Senegal projetou 8,8%,

mas teve um valor real inferior de 4,6%; a Libéria, com 4,7% projetado, registou um valor real de 4,6%; e a Guiné-Bissau, com 5,7% projetado, mas 5,2% realizado.

**Figura 43:** Estados-membros da CEDEAO com valores reais inferiores aos previstos em 2023 (percentagem)



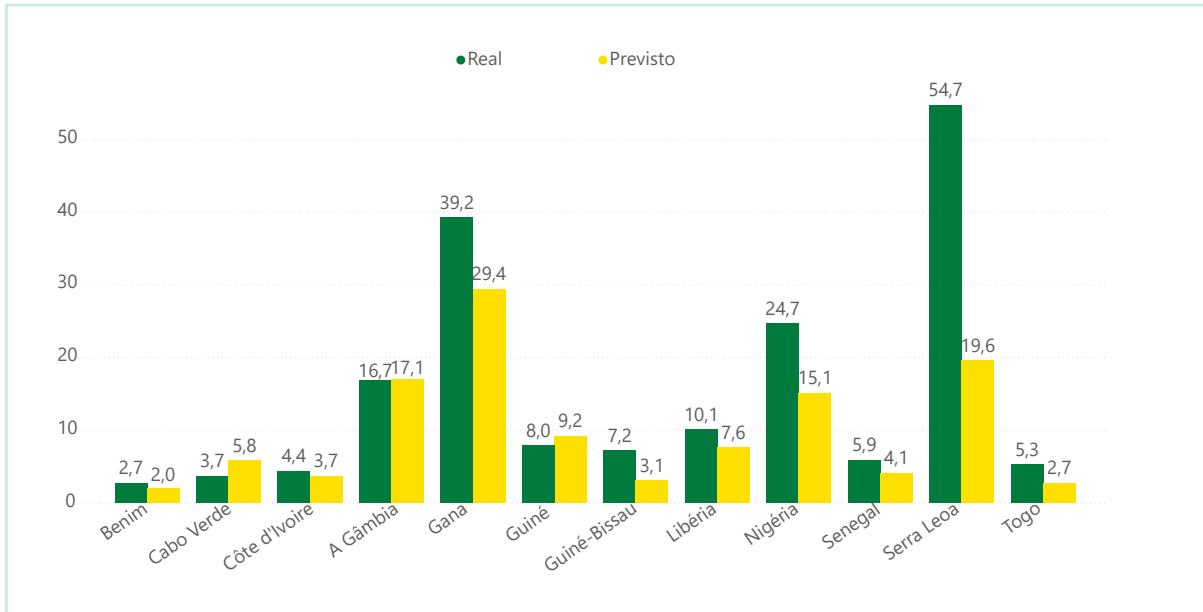
Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

No que diz respeito à taxa de inflação regional, o valor previsto para 2023, de 8,6 %, foi inferior ao valor real de 20,8 %. Esta tendência é largamente atribuída ao desempenho de seis Estados-membros que registaram taxas de inflação significativamente mais elevadas do que as previstas: a Nigéria teve um valor real de 24,7 % face a um valor previsto de 15,1 %; o Gana apresentou um valor real de 39,2 %, comparado com uma previsão inicial de 29,4 %; a Serra Leoa registou um forte aumento, com um valor real de 54,7 % face a uma previsão de 19,6 %; a Libéria registou um valor previsto de

7,6 % contra um valor real de 10,1 %; a Gâmbia registou um valor real de 16,7 % comparado com uma previsão de 17,1 %; e a Guiné-Bissau obteve um valor real de 7,2 %, contra uma previsão de 3,1 %.

Por outro lado, dois Estados-membros registaram taxas de inflação baixas: a Guiné registou um valor real de 8,0 %, contra uma previsão de 9,2 %, e Cabo Verde alcançou um valor real de 3,7 % face a um valor previsto de 5,8 %.

**Figura 44:** Taxa de inflação prevista e real dos Estados-membros da CEDEAO em 2023 (percentagem)

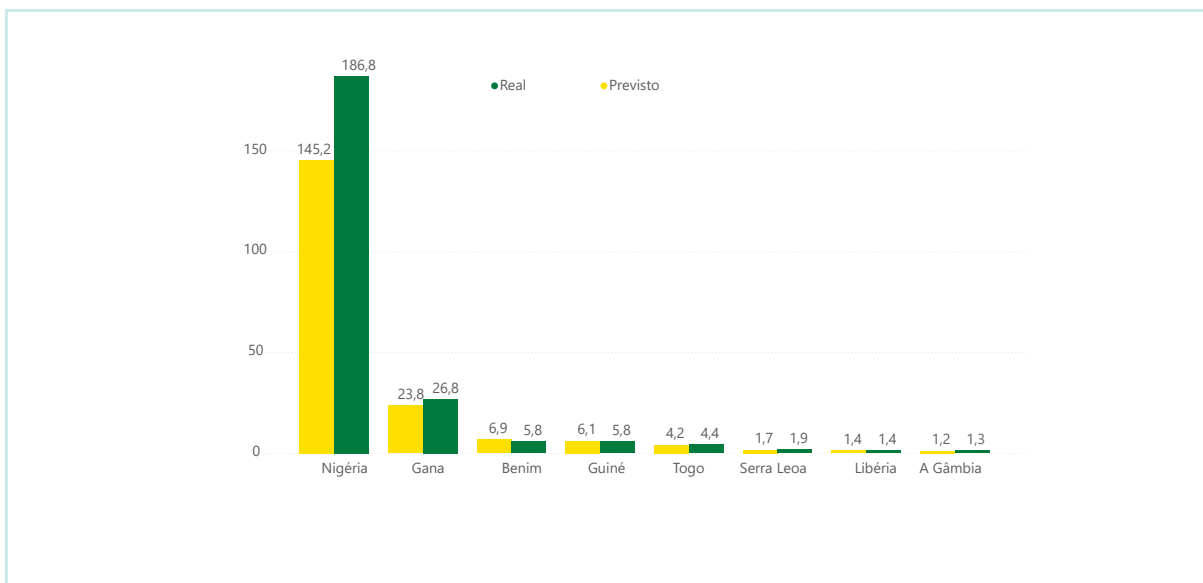


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

O desvio entre a massa monetária efetiva em sentido lato e a massa monetária estimada revela que o Benim e a Guiné não atingiram o nível da massa monetária previsto para 2023. Na Nigéria, no Gana, no Togo e na Serra Leoa, a massa monetária realizada foi superior à prevista. Apenas na Libéria, a massa monetária

efetiva correspondeu exatamente à estimada (Figura 45). Estas divergências podem estar relacionadas com o efeito da política monetária e com a expansão da massa monetária induzida pelo crescimento dos ativos líquidos externos e internos dos Estados-membros da CEDEAO acima mencionados.

**Figura 45:** Valores Previstos e Reais da Massa Monetária em Sentido Lato em 2023 dos Estados-membros da CEDEAO (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



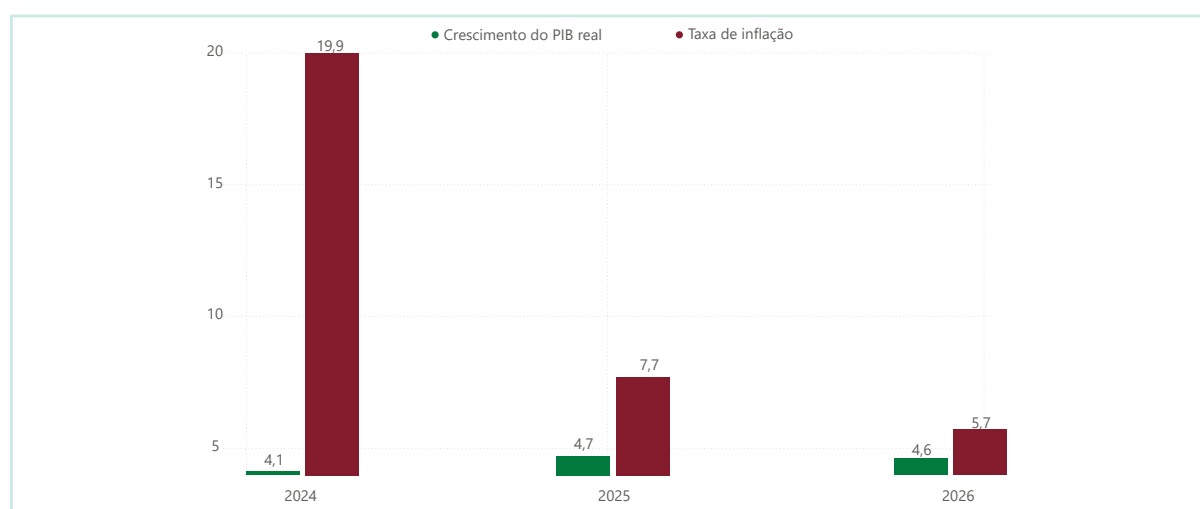
## 2.9. PERSPETIVAS DE DESEMPENHO ECONÓMICO REGIONAL DA CEDEAO

As condições para o desenvolvimento da economia mundial preveem uma taxa de crescimento global de 2,6% em 2024, com perspetivas de aumento para 2,7% em 2025 e 2026 (Banco Mundial, 2025). As perspetivas de crescimento poderão ser afetadas por encerramentos mais prolongados do que o previsto na indústria automóvel, num contexto de política monetária restritiva. Além disso, o aumento das pressões inflacionistas pesará fortemente sobre os gastos dos consumidores, dado que as fragilidades das maiores economias mundiais reduzem a procura externa. Os efeitos positivos dos preços elevados da energia poderão compensar a fraca procura interna nos países exportadores de energia, o que poderá conduzir a uma revisão em alta das projeções de crescimento. De acordo com o Banco Africano de Desenvolvimento (2024), o crescimento em África será fraco e instável devido aos numerosos choques a nível nacional, regional e mundial. A escalada dos preços dos alimentos e da energia poderá ameaçar a segurança alimentar, aumentar a pobreza e o desemprego. As pressões inflacionistas nos países dependentes da importação

de alimentos e energia, os problemas de segurança e o endurecimento generalizado das políticas monetárias constituem outros fatores importantes que influenciam o desempenho do crescimento em África. Do lado da procura, espera-se que o crescimento seja impulsionado pela absorção interna e pela procura externa, enquanto do lado da oferta, os setores primário, secundário e terciário deverão contribuir para o crescimento económico.

As perspetivas de desempenho económico do espaço CEDEAO são bastante promissoras, uma vez que o crescimento do PIB real deverá aumentar de 3,9% em 2023 para 4,1% em 2024, atingindo 4,7% em 2025 e 4,6% em 2026. Esta taxa é superior às previsões de 3,1% da ZMAO, e os Estados-membros da UEMOA deverão registar resultados superiores à média regional, que é de 6,9%. Um eventual cessar-fogo entre a Rússia e a Ucrânia teria vários efeitos diretos e indiretos no espaço CEDEAO, particularmente em termos de segurança alimentar, comércio e preços da energia. Um cessar-fogo poderia permitir o restabelecimento de fluxos comerciais normais, estabilizar ou reduzir os preços dos géneros alimentícios, que dispararam devido às perturbações na cadeia de abastecimento.

**Figura 46: Projeções do PIB real e da Taxa de Inflação do Espaço CEDEAO: 2024 a 2026.**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

O principal catalisador das perspetivas de crescimento da CEDEAO é o desempenho do crescimento económico de Estados-membros como o Benim, a Côte d'Ivoire, o Senegal e o Togo. O Senegal e o Benim estão entre os países projetados para figurar entre as 10 economias de crescimento mais rápido em África em 2025 (Caixa 2).

### Caixa 2: As 10 Economias Africanas com o Crescimento mais rápido em 2025

*O continente africano continua a registar transformações económicas, com vários países a preverem um crescimento significativo do seu PIB real em 2025. De acordo com os dados mais recentes do Fundo Monetário Internacional (FMI), estas projeções refletem os esforços em curso para aumentar a produção, atrair investimentos e fortalecer o comércio regional. Mesmo que as tendências do mercado global e os desenvolvimentos políticos influenciem os resultados, as perspetivas gerais permanecem positivas. As 10 economias africanas que registarão o crescimento mais rápido em 2025 são apresentadas abaixo.*

*O Senegal deverá registar uma taxa de crescimento de 9,3%, graças aos investimentos em infraestruturas e à expansão do setor da energia. As políticas do governo centradas nas reformas económicas e nas parcerias comerciais regionais fizeram do país uma força económica crescente na África Ocidental.*

*A economia do Benim deverá crescer 6,5%, impulsionada pelas melhorias no comércio, na agricultura e nos investimentos públicos. As políticas governamentais centradas na diversificação da economia contribuirão para manter um crescimento constante.*

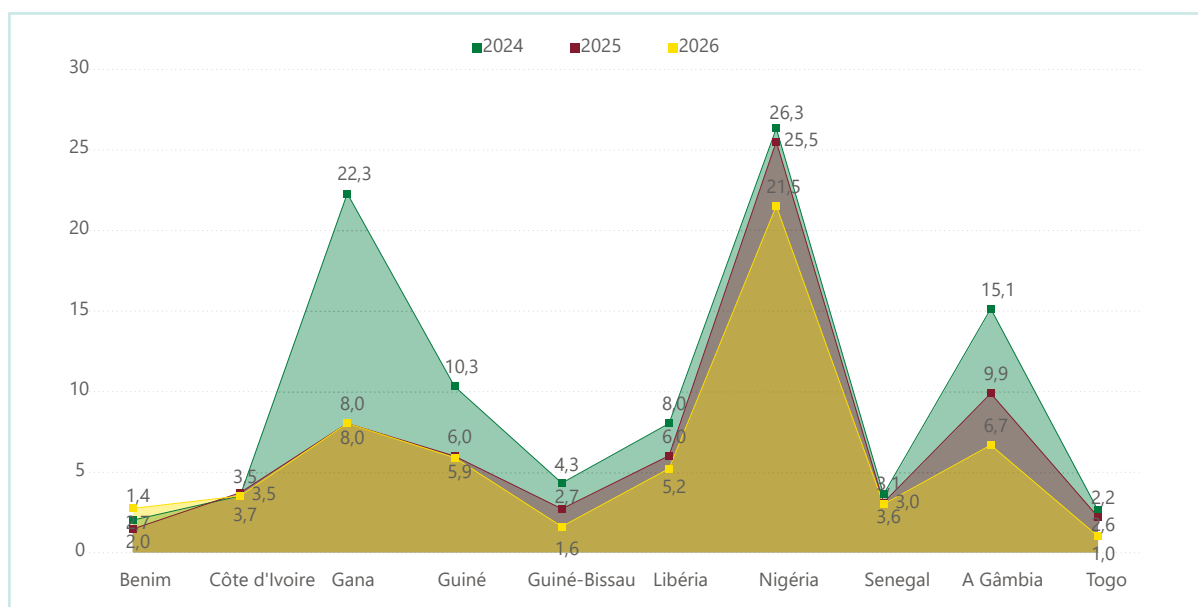
**Fonte:** Business Day, 22 março 2025



Ademais, sete (07) Estados-membros da CEDEAO deverão registar uma taxa média de crescimento de, pelo menos, 5,0 % em 2024. Oito Estados-membros terão uma taxa de inflação de um dígito, enquanto a Serra Leoa, a Nigéria, o Gana e a Gâmbia registarão taxas de inflação de dois dígitos. A saída de três Estados-membros reduz a CEDEAO de 15 para 12 membros. Esta situação poderá enfraquecer a influência regional nos assuntos continentais e internacionais. Pode também provocar tensões de segurança em Estados-

membros que partilham fronteiras próximas, como o Togo, o Benim, a Côte d'Ivoire, o Gana, a Nigéria e o Senegal. Além disso, a taxa de inflação regional passará de 18,8 % em 2023 para 20,5 % em 2024, diminuindo depois para 18,1 % em 2025 e para 15,4 % em 2026. Um cessar-fogo na guerra entre a Rússia e a Ucrânia atenuará as pressões inflacionistas e reduzirá os riscos de fome, uma vez que a guerra provocou o aumento dos custos do pão, do óleo de cozinha e de outros bens essenciais em todos os Estados-membros.

**Figura 47: Projeção da Taxa de Inflação em alguns Estados-membros da CEDEAO de 2024 a 2026**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Espera-se que a Nigéria apresente a taxa de inflação mais elevada do espaço da CEDEAO, atingindo 20,3 % em 2025, antes de descer para 18,6 % em 2026. O Gana, a Gâmbia e a Guiné deverão também registar taxas de inflação superiores a 5 %, com estimativas de 8,0 %, 9,9 % e 6,0 %, respetivamente, em 2025. Contudo, as previsões para 2026 apontam para uma diminuição das taxas de inflação, o que antevê uma estabilidade macroeconómica ao nível dos Estados-membros. Por outro lado, os países da UEMOA, nomeadamente o Benim, a Côte d'Ivoire,

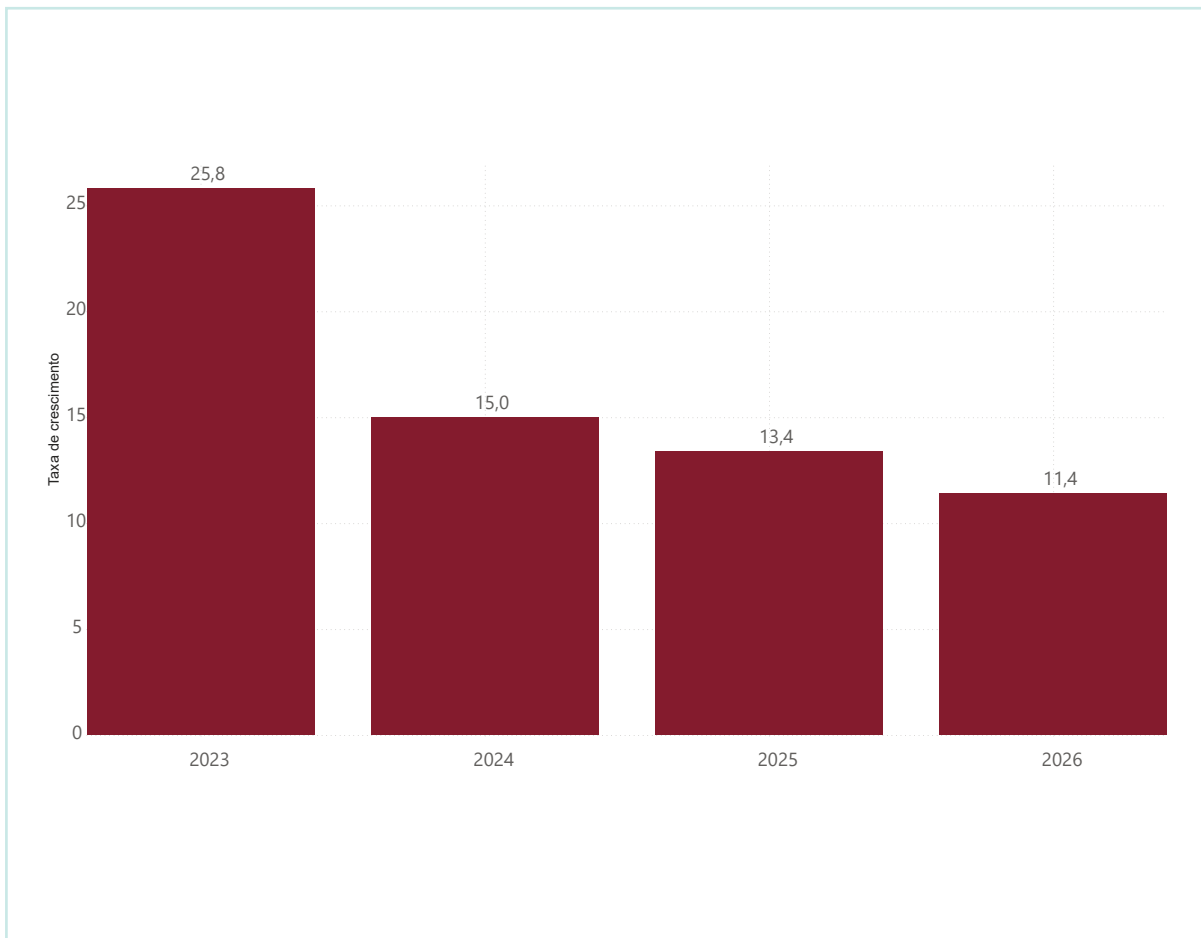
o Togo, o Senegal e a Guiné-Bissau, deverão manter taxas de inflação significativamente mais baixas, geralmente inferiores a 5 %, com uma nova descida prevista para 2026. Esta estabilidade projetada pode ser atribuída às suas políticas económicas disciplinadas e a um quadro monetário comum. No geral, a maioria dos Estados-membros da CEDEAO deverá apresentar baixas taxas de inflação em 2026, refletindo a melhoria das condições macroeconómicas.

As perspetivas globais de crescimento económico da região são positivas, devido ao desempenho provável da Nigéria, enquanto principal motor económico. A situação no Gana deverá ter um impacto negativo no PIB regional em 2024. A atividade económica na Nigéria deverá intensificar-se em 2024, passando de 2,9 % em 2023 para 3,3 % em 2024. Prevê-se que a economia do Gana cresça 1,4% em 2024, contra 2,9% em 2023, devido à persistência de uma baixa produção de petróleo no contexto de uma crise energética e ao aumento dos custos do serviço da dívida. A nível regional, o desempenho económico da Côte d'Ivoire e do Senegal deverá compensar parte das perdas. A Côte d'Ivoire deverá registar uma taxa de crescimento de 6,0 % em 2024, face a 6,5 %

em 2023. Do mesmo modo, o Senegal deverá conhecer um crescimento de 4,0 % em 2024, contra 3,4 % em 2023.

No que diz respeito ao setor monetário, medido pela taxa de crescimento da massa monetária no sentido lato, a Figura 48 ilustra uma diminuição progressiva entre 2024 e 2026, com reduções previstas de 15 % em 2024, 13,4 % em 2025 e 11,4 % em 2026. Este abrandamento deve-se, em parte, à redução do número de Estados-membros de 15 para 12. Esta redução poderá levar a uma contração da base monetária regional. O aumento das taxas de juro mundiais poderá também restringir o acesso ao financiamento externo, o que tem tido um impacto na estabilidade económica da região.

**Figura 48: Taxa de Crescimento da Massa Monetária em Sentido Lato no Espaço CEDEAO: 2023 - 2026.**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

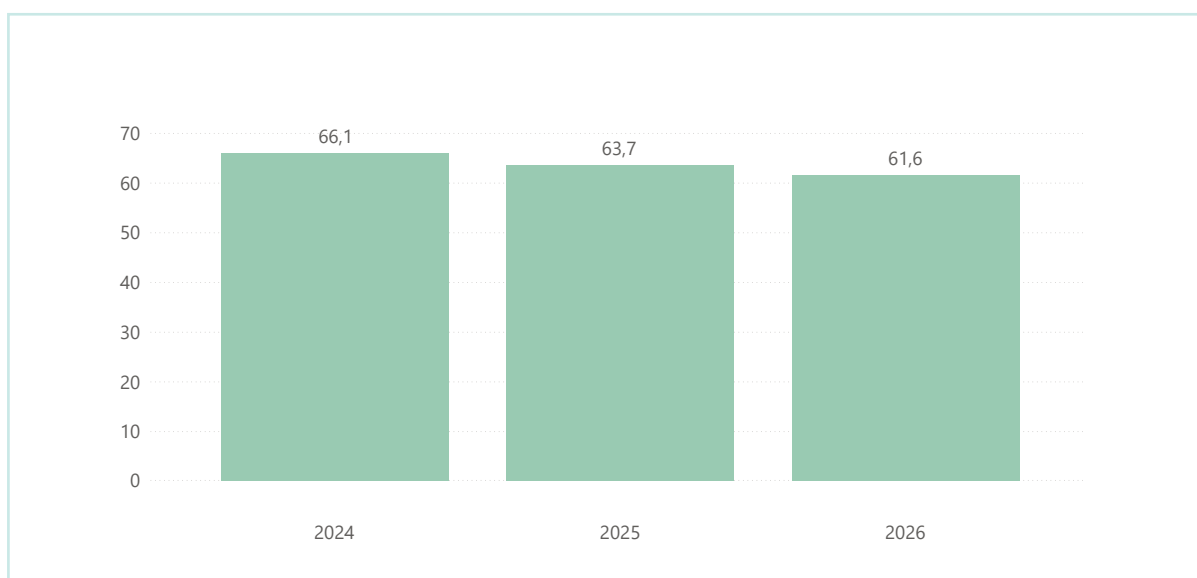


As perspetivas orçamentais da região apontam para uma retoma económica rápida em 2024 e 2026. Segundo as estimativas do FMI, o rácio dívida pública/PIB deverá descer de 67,4% em 2023 para 66,1% em 2024, cair para 63,7% em 2025 e continuar a descer para 61,6% em 2026 (Figura 49). Além disso, o rácio serviço da dívida/PIB deverá aumentar para 5,1% em 2024, e depois recuar para 4,1% em 2025 e para 3,9% em 2026. Para consolidar esta retoma, exorta-se os Estados-membros a reforçarem a sua capacidade institucional para conduzir a transição e o saneamento orçamental na região.

*Os Estados-membros a reforçarem a sua capacidade institucional para conduzir a transição e o saneamento orçamental na região.*



**Figura 49:** Rácio da Dívida Pública/PIB no Espaço da CEDEAO: 2024 - 2026 (em percentagem)



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A dívida pública no espaço da CEDEAO continua a ser um desafio com consequências para os esforços de desenvolvimento. Para a reduzir, os governos devem implementar políticas fiscais como a redução das despesas, o aumento da base fiscal e a promoção do crescimento económico, colocando igualmente a tónica em estratégias de gestão, como a reestruturação da dívida e a melhoria da transparência orçamental. Quase todos os Estados-membros da CEDEAO começaram

a reduzir as suas despesas, com exceção de Cabo Verde, da Guiné e do Senegal. O rácio despesas / PIB de Cabo Verde, que era de 24,8% em 2023, deverá aumentar para 30,8% em 2024, enquanto os rácios da Guiné e do Senegal deverão aumentar de 14,9% para 15,8% e de 25,8% para 26,5%, respetivamente, durante o mesmo período.

Devido às diversas reformas fiscais nos Estados-membros da CEDEAO, as receitas

fiscais têm um impacto considerável nas receitas totais da região, dado que muitos Estados-membros estão a registar um aumento das suas receitas totais, com exceção do Gana, do Libéria, da Guiné e do Togo. Prevê-se que as receitas do Gana desçam de 16,2% do PIB em 2023 para 7,1% em 2024, as da Libéria de 18,3% para 16,3%, as da Guiné de 13,7% para 12,9% e as do Togo de 19,6% para 18,7%. Globalmente, prevê-se que a dívida pública em percentagem do PIB diminua em resultado dos pagamentos e da reestruturação da dívida pendente.

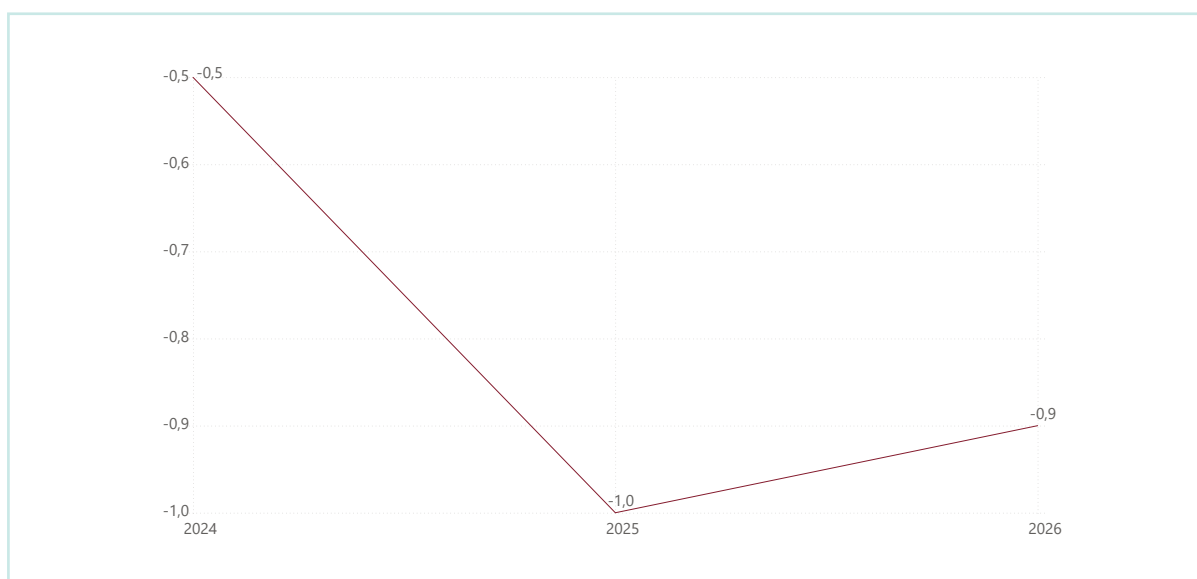
As perspetivas de desempenho do setor externo regional deverão seguir a tendência da procura mundial. O défice da balança de transações correntes deverá agravar-se de -0,5 % em 2024, para -1,0% em 2025 e melhorar ligeiramente para -0,9% em 2026. O défice comercial deverá contribuir para a redução geral do défice da balança de transações correntes. Os Estados-membros da CEDEAO que exportam cacau, minérios e outros produtos de base poderão beneficiar de melhores condições comerciais à medida

que as economias europeias recuperam das perturbações provocadas pela guerra entre a Rússia e a Ucrânia. Os défices da balança de transações correntes nos Estados-membros com forte dependência de recursos e exportadores de petróleo deverão agravar-se, como é o caso da Nigéria, cuja balança de transações correntes deverá atingir 0,6 % em 2024.

*A dívida pública no espaço da CEDEAO continua a ser um desafio com consequências para os esforços de desenvolvimento. Para a reduzir, os governos devem implementar políticas fiscais como a redução das despesas, o aumento da base fiscal e a promoção do crescimento económico, ao mesmo tempo que dão ênfase a estratégias de gestão, como a reestruturação da dívida e a melhoria da transparência orçamental.*



**Figura 50: Projeção do Saldo das Operações Correntes do Espaço CEDEAO: 2024 a 2026**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



## 2.10. RISCOS E BENEFÍCIOS PARA AS PERSPETIVAS ECONÓMICAS DO ESPAÇO CEDEAO

As implicações políticas, económicas e de segurança resultantes da retirada do Mali, do Burkina Faso e do Níger da CEDEAO poderão perturbar as perspetivas socioeconómicas da região. A redução do número de Estados-membros da CEDEAO de 15 para 12 poderá enfraquecer a sua influência a nível regional e mundial. O interesse manifestado e os laços mais estreitos com a Rússia e outras potências não ocidentais poderão, potencialmente, conduzir a uma redefinição dos cenários geopolíticos regionais. Estes três Estados-membros estão no centro da luta contra as insurreições jihadistas no Sahel.

Além disso, esta retirada exporá a região a várias incertezas e poderá ter um impacto sobre o conjunto das trocas comerciais na região. Trata-se de países sem litoral, dependentes do Gana, da Côte d'Ivoire, do Benim, Togo e da Nigéria para o comércio geral e de trânsito. A sua retirada poderá acarretar custos mais elevados e desafios logísticos, como restrições fronteiriças e aumento das barreiras comerciais, afetando as empresas e os consumidores (Caixa 3).

### Caixa 3: As Taxas Aduaneiras de 0,5% Afetarão as Atividades dos Comerciantes na Nigéria/Níger

*Alguns comerciantes da zona de governo local de Mai'adua, no Estado de Katsina, manifestaram na quinta-feira o seu desagrado face à aplicação de uma taxa aduaneira suplementar de 0,5 % imposta pela Aliança dos Estados do Sahel sobre as importações para os seus países. Em declarações separadas à Agência de Notícias da Nigéria (NAN), em Kongolom, uma cidade fronteiriça de Mai'adua, os comerciantes afirmaram*

*que o aumento dos direitos aduaneiros terá um impacto negativo nas suas atividades comerciais. Destacaram, em particular, o potencial efeito negativo destas taxas sobre os comerciantes das comunidades fronteiriças entre a Nigéria e a República do Níger.*

*A NAN recorda que o Mali, o Níger e o Burkina Faso se retiraram recentemente da CEDEAO, um espaço regional, e criaram a Aliança dos Estados do Sahel. Estes países anunciaram igualmente a aplicação de uma taxa aduaneira adicional de 0,5 % sobre os bens importados do exterior dos três países. Um comerciante estabelecido ao longo do eixo declarou à NAN que esta iniciativa só poderá perturbar as relações comerciais de longa data entre os países da região.*

*Segundo ele, esta situação deve-se ao facto de muitos comerciantes das comunidades fronteiriças dependerem das transações diárias para sustentarem os seus negócios e as suas famílias. «As pequenas e médias empresas poderão não ser capazes de suportar os encargos impostos por esta nova taxa. Se menos mercadorias atravessarem a fronteira, os mercados de Mai'adua e de outras regiões serão afetados, o que levará a uma estagnação económica», afirmou. Como se tem verificado, a medida tem ainda contribuído para o aumento do contrabando, sobretudo por parte de pequenos comerciantes que tentam contornar os canais oficiais, o que poderá resultar em perdas de receitas.*

*As empresas das comunidades fronteiriças já foram afetadas pelo encerramento das fronteiras e por problemas diplomáticos, particularmente entre a Nigéria e a República do Níger. Os comerciantes, segundo referiu, poderão reduzir as suas importações ou procurar outras rotas para evitar este direito aduaneiro, o que acarreta os seus próprios riscos. Por sua vez, um empresário revelou que a maioria dos comerciantes depende de pequenas margens de lucro. «Qualquer custo adicional afeta a nossa capacidade de sermos competitivos; a introdução de uma taxa de 0,5 % só vem agravar a situação. Em vez de dificultar ainda mais, os dois governos devem encontrar uma melhor forma de apoiar o comércio. Se esta situação se mantiver, as atividades comerciais vão abrandar e tanto os nigerianos como os nigerinos irão sofrer com isso; ainda, a pobreza irá aumentar.»*

Fonte: NAN

<https://www.vanguardngr.com/2025/04/alliance-of-sahel-states-0-5-tariff-ll-affect-businesses-in-nigeria-niger-traders/>

Na eventualidade de um cessar-fogo entre a Rússia e a Ucrânia, a região poderá beneficiar de efeitos positivos, nomeadamente em termos de segurança alimentar e de estabilização dos preços da energia. Um cessar-fogo poderia estabilizar os mercados mundiais do petróleo, reduzindo os custos da energia e dos transportes. Um cessar-fogo poderá estabilizar as taxas de câmbio, o que seria benéfico para as empresas e os consumidores. Com uma maior estabilidade global, os bens importados (como fertilizantes, máquinas e produtos alimentares) tornar-se-iam mais acessíveis, o que reduziria a inflação em toda a região.

Outro risco importante é o impacto regional das duas decisões tomadas pelos Estados Unidos da América de aumentar tarifas aduaneiras e suspender temporária das atividades da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional (USAID) (Caixa 4).

#### **Caixa 4: A Redução da Ajuda por Trump Poderá Levar Mais 5,7 Milhões de Africanos à Pobreza Extrema no Próximo Ano**

*Na sequência do decreto presidencial de 20 de janeiro de 2025 relativo à reavaliação e realinhamento da ajuda externa dos Estados Unidos, a USAID começou a emitir avisos de suspensão, solicitando aos beneficiários que suspendessem a execução das dotações e que se abstivessem de incorrer em novos custos. Posteriormente, foi concedida uma derrogação de 90 dias para a ajuda alimentar de emergência e para as despesas administrativas necessárias à sua gestão, assim como para a ajuda humanitária essencial fornecida a vários países, nomeadamente a República Centro-Africana (RCA), o Chade, o Sudão do Sul, a República Democrática do Congo, o Uganda e o Ruanda*

*O impacto sobre África é particularmente significativo, uma*

*vez que as despesas com a saúde representam a maior parte da ajuda dos Estados Unidos ao continente. Os projetos relacionados com a prevenção e o tratamento do VIH/SIDA são facilmente incluídos na categoria de apoio ao planeamento familiar, alvo de críticas por parte de sucessivas administrações republicanas há várias décadas. Outros financiamentos norte-americanos apoiam a produtividade agrícola e o crescimento económico, reforçam a segurança, promovem a democracia, os direitos humanos e a governação, bem como melhoram o acesso a uma educação e a serviços sociais de qualidade. Todas estas ações estão agora sob ameaça.*

*Apesar das críticas, a ajuda continua a ser importante para muitos países pobres de África. Em 2023, o montante total da ajuda pública ao desenvolvimento (APD) concedida pelos países da OCDE a África ascendeu a 59,7 mil milhões de dólares EU. Dado que os Estados Unidos fornecem mais de um quarto da totalidade da ajuda ao desenvolvimento à região, uma modelização baseada na Plataforma de Previsão da «International Futures» (Universidade de Denver) estima que, no próximo ano, mais 5,7 milhões de africanos viveriam abaixo do limiar de pobreza extrema de 2,15 dólares EU se a administração Trump viesse a reduzir a ajuda ao desenvolvimento. Até 2030, quase 19 milhões de africanos adicionais serão considerados extremamente pobres em comparação com o cenário do statu quo. Os números diferem, naturalmente, de país para país, mas a República Democrática do Congo, a Etiópia, a Somália, o Níger, o Uganda e a Tanzânia serão os mais afetados devido ao grande número da sua população.*

*No cenário modelizado para este blogue, a ajuda a África é reduzida em 20% (em comparação com a estimativa de 26% de ajuda fornecida pelos Estados Unidos), partindo do princípio de que alguma ajuda sobreviverá aos cortes – mas o impacto continua a ser massivo dada a enorme abrangência da ajuda americana. Todos os países africanos, com exceção da Eritreia, beneficiaram de ajuda dos Estados Unidos em 2023. A Etiópia foi o maior beneficiário dos fundos da USAID, com mais de 1,7 mil milhões de dólares EU. Os outros grandes beneficiários do apoio ao desenvolvimento económico da USAID foram a Somália, a República Democrática do Congo (RDC), a Nigéria, o Quênia, o Sudão do Sul, o Uganda, Moçambique, a Tanzânia, a África do Sul, a Zâmbia e o Malawi, que receberam cada um mais de 400 milhões de dólares EU em 2023.*

**Fonte:** Ffutures.issafrica.org, 2025



A questão mais importante é saber como os Estados-membros da CEDEAO irão reagir a esta situação e integrar a decisão de suspensão das atividades da USAID como uma oportunidade que lhes é oferecida para repensar a relação com a ajuda externa, bem como a relacionada com o desenvolvimento.

O aumento das tarifas aduaneiras nos Estados Unidos, que visa principalmente a China, a União Europeia, o Canadá e o México, tem repercussões no comércio mundial, incluindo consequências indiretas para o espaço da CEDEAO. A incapacidade dos Estados-membros de se adaptarem ao aumento das tarifas poderia ter um impacto negativo nas perspectivas de crescimento. O risco torna-se permanente, pois a militarização das tarifas aduaneiras não é apenas uma política comercial, mas representa uma redefinição da soberania económica mundial (Caixa 5). Os efeitos prováveis incluem perturbações nos fluxos comerciais e de investimento, uma vez que tarifas mais elevadas sobre os bens chineses podem levar os países afetados a procurar outros mercados. Tal poderá igualmente aumentar a concorrência nas exportações para o mercado norte-americano e a procura de produtos.

### **Caixa 5: Trump Prepara-se para Remodelar a Economia Mundial e a Condução dos Negócios a Nível Global.**

*A opção de aplicar tarifas alfandegárias universais de 20% é a única forma de arrecadar parte das receitas colossais de vários Mil milhões de dólares que alguns dos seus conselheiros mencionaram. Recentemente, o presidente Trump foi categórico ao afirmar que as tarifas alfandegárias seriam “recíprocas” e que os Estados Unidos seriam “mais conciliadores” com os seus parceiros comerciais. No entanto, não se exclui a possibilidade de serem impostas tarifas alfandegárias de 10 ou 20% numa grande escala se, por*

*exemplo, os Estados Unidos considerarem que os impostos sobre o valor acrescentado equivalem a tarifas alfandegárias. É possível que os países sejam globalmente divididos em diferentes categorias de tarifas alfandegárias, que seriam, na verdade, universais. Como me disse um negociador do G7 este fim de semana, “tudo depende do presidente Trump».*

*Um sistema destes, acompanhado de medidas de retaliação equivalentes à escala mundial, levaria a uma contração de 1% na economia do Reino Unido, o que seria suficiente para aniquilar o crescimento e gerar pressões para um aumento de impostos ou uma redução de despesas. O custo total a nível mundial poderá, segundo um estudo da escola de negócios da Aston University, ascender a 1,4 Mil milhões de dólares (1,1 Mil milhões de libras esterlinas), uma vez que os fluxos comerciais são desviados e os preços aumentam. Na indústria, espera-se que a União Europeia vise as empresas tecnológicas americanas. O contraste poderá ser gritante se o Reino Unido decidisse não só abster-se de retaliações, como também conceder uma redução de impostos significativa às grandes empresas tecnológicas americanas.*

*As guerras comerciais são difíceis de ganhar e fáceis de perder para todos. Uma tarifa alfandegária universal de 20%, ou uma taxa equivalente, daria um golpe histórico no sistema comercial mundial. No entanto, existe algo maior. Como declarou o vice-presidente JD Vance num discurso proferido no mês passado, a globalização falhou aos olhos desta administração porque a ideia era que “os países ricos progrediriam na cadeia de valor, enquanto os países pobres fabricariam as coisas mais simples”. Como esta estratégia não deu frutos, particularmente no caso da China, os Estados Unidos estão a virar as costas ao resto do mundo. Se os Estados Unidos levarem demasiado longe a sua estratégia, afastando-se dos seus aliados hoje, a China estará à espreita. O tributo pago pelas empresas americanas na Europa poderá, por exemplo, ser compensado pela chegada ao Reino Unido de aparelhos eletrónicos, vestuário e brinquedos baratos provenientes do Oriente, desviados do mercado americano, o que faria baixar os preços. O processo que se iniciará mais tarde, em última análise, não se destina apenas a remodelar a América e o comércio, mas também a forma como o mundo tem sido gerido até agora.*

**Fonte:** <https://www.bbc.com/news/articles/c99pvll3ne3o>

Além disso, os Estados-membros da CEDEAO que beneficiam da Lei sobre o Crescimento e as Oportunidades Económicas em África (AGOA), que concede acesso isento de direitos aos mercados americanos, poderiam ter enfrentado incerteza devido às novas políticas protecionistas dos Estados Unidos (Caixa 6).



**Caixa 6: Um Novo Direito de 14% aplicado ao Comércio com isenção de direitos no âmbito da AGOA entre a Nigéria e os Estados Unidos – segundo o Presidente da NACC**

*A aplicação de uma tarifa alfandegária geral de 14% aos produtos nigerianos comprometeria o acesso isento de direitos*

*concedido atualmente no âmbito da AGOA. Nos termos desta lei, as exportações nigerianas elegíveis entram nos Estados Unidos isentas de direitos, o que lhes confere uma vantagem em termos de preço. A imposição de um imposto de importação de 14% aniquila essa vantagem, tornando os produtos nigerianos mais caros no mercado americano. Esta perda de tratamento preferencial poderá ter várias consequências negativas, incluindo um aumento dos custos. Os exportadores nigerianos (e os importadores americanos) seriam subitamente confrontados com um aumento de 14% no custo dos seus produtos, o que poderá obrigá-los a aumentar os seus preços ou a sofrer perdas. A título de exemplo, um artigo de vestuário nigeriano que entrava nos Estados Unidos isento de direitos seria agora sujeito a uma tarifa alfandegária de 14%, o que reduziria a zero grande parte da sua margem competitiva. Resultará também numa regressão da concorrência. Os produtos nigerianos tornar-se-ão relativamente mais dispendiosos do que as exportações provenientes de outros países beneficiários da AGOA que ainda não estão sujeitos a tarifas alfandegárias. Os setores com margens mínimas seriam os mais duramente atingidos. Os nossos analistas notaram que as exportações de vestuário e automóveis dos países africanos seriam duramente atingidas por um aumento repentino das tarifas alfandegárias, uma vez que estes setores de atividade dependem das preferências da AGOA para serem competitivos. O mesmo se aplica às exportações não petrolíferas da Nigéria, que estão apenas a dar os primeiros passos: uma tarifa alfandegária, mesmo moderada, pode torná-las não competitivas. Em terceiro lugar, os volumes de exportação serão mais baixos. Com o tempo, as tarifas alfandegárias poderão levar os compradores americanos a reduzir as suas encomendas provenientes da Nigéria ou a procurar outros fornecedores que beneficiem de acesso isento de direitos. Os exportadores nigerianos poderão ver as suas vendas diminuir no mercado americano, anulando assim os ganhos realizados no âmbito da AGOA. Em suma, a tarifa alfandegária de 14% anula efetivamente grande parte da vantagem conferida à Nigéria pela AGOA, prejudicando os seus exportadores e correndo o risco de reduzir as exportações da Nigéria para os Estados Unidos se permanecer em vigor. Em resumo, a tarifa alfandegária anula a principal vantagem de que a Nigéria beneficia no âmbito da AGOA - a entrada isenta de direitos - e poderá ter um impacto negativo nas receitas de exportação e nos esforços de diversificação.*

Fonte: <https://search.app/RGkqK4> 4 abril 2025



Em contrapartida, a imposição de direitos aduaneiros poderá incentivar os países visados a abastecerem-se com produtos oriundos do espaço da CEDEAO. À medida que esses países procuram novos fornecedores, os Estados-membros da CEDEAO poderão ter a oportunidade de expandir as suas relações comerciais com estes, em particular com a China, a Índia e a União Europeia. O aumento das tarifas pode, potencialmente, reforçar a importância de África nas cadeias de abastecimento globais, conferindo à região uma posição de negociação mais forte em futuros acordos comerciais. No entanto, o aumento dos direitos aduaneiros sobre bens industriais pode provocar um acréscimo nos custos de produção para as empresas que dependem de máquinas, equipamentos eletrónicos e matérias-primas importadas, o que resultaria em pressões inflacionistas.

O segundo grande risco prende-se com a suspensão temporária das atividades da USAID e com a possibilidade de esta se tornar permanente. Sendo os Estados Unidos uma

das principais fontes de ajuda externa, esta decisão poderá afetar particularmente os Estados-membros da CEDEAO, nomeadamente aqueles que beneficiam de apoio financeiro e enfrentam uma grave crise humanitária e sanitária. Por exemplo, depois do Banco Mundial, os Estados Unidos são o segundo maior doador do Libéria. A USAID deveria investir 434 milhões de dólares EU no país entre 2025 e 2026. Em 2025, foi cancelada uma subvenção no valor de 51 milhões de dólares EU. Seguir-se-á, no mesmo ano, uma redução significativa das receitas secundárias. Do total, 22,5 milhões de dólares são destinados à saúde e à ajuda humanitária; 11,2 milhões de dólares são alocados à agricultura; e 22,5 milhões de dólares EU são canalizados para apoiar iniciativas no setor da educação. A eventual suspensão permanente da ajuda da USAID levantaria questões fundamentais sobre a capacidade dos Estados-membros da CEDEAO para garantirem a sua autonomia em setores essenciais como a saúde, a educação e a agricultura.

*Em contrapartida, a imposição de direitos aduaneiros poderá incentivar os países visados a abastecerem-se com produtos oriundos do espaço da CEDEAO. À medida que esses países procuram novos fornecedores, os Estados-membros da CEDEAO poderão ter a oportunidade de expandir as suas relações comerciais com estes, em particular com a China, a Índia e a União Europeia. O aumento das tarifas pode, potencialmente, reforçar a importância de África nas cadeias de abastecimento globais, conferindo à região uma posição de negociação mais forte em futuros acordos comerciais. No entanto, o aumento dos direitos aduaneiros sobre bens industriais pode provocar um acréscimo nos custos de produção para as empresas que dependem de máquinas, equipamentos eletrónicos e matérias-primas importadas, o que resultaria em pressões inflacionistas.*





## CAPÍTULO 03

# INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES : ELEMENTOS CATALISADORES DA INTEGRAÇÃO ECONÓMICA NA CEDEAO

## 1. INTRODUÇÃO

Uma infraestrutura adequada é um fator-chave para o desenvolvimento socioeconómico e para a promoção da integração regional. Os principais componentes das infraestruturas são a eletricidade, os transportes, as tecnologias de informação e comunicação (TIC), bem como a água e o saneamento. Os objetivos fundamentais do Tratado Revisto da CEDEAO (1993) incluem a criação de um mercado comum, a harmonização e coordenação das políticas nacionais, e a promoção de programas, projetos e atividades de integração em vários setores, nomeadamente nos transportes e nas comunicações. O artigo 32 do Tratado refere-se à utilização das infraestruturas de transporte e de comunicação para o desenvolvimento regional e para a concretização da livre circulação de pessoas, bens, serviços e capitais, bem como para a integração económica regional.

A Visão 2050 da CEDEAO visa o surgimento de uma «Comunidade de povos plenamente integrada, vivendo numa região pacífica e próspera, dotada de instituições fortes e no respeito pelos direitos e liberdades fundamentais, orientada para um desenvolvimento inclusivo e sustentável». Esta visão assenta em 5 pilares, correspondentes a objetivos estratégicos fundamentais e a várias Orientações Estratégicas (OE) de implementação. O pilar 3 centra-se no aprofundamento da integração económica, na intensificação do desenvolvimento das infraestruturas e na melhoria da interconectividade.

O capítulo examina o estado atual e as perspetivas das infraestruturas de transporte e de comunicação enquanto catalisadores da integração regional na CEDEAO. Analisa a importância, o estado e o impacto das infraestruturas de transporte e de comunicação

na concretização dos objetivos fundamentais da CEDEAO. Apresenta igualmente uma análise FOFA (Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças) das infraestruturas de transporte e de comunicação, e posiciona a CEDEAO na trajetória de concretização do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 9 até 2030.

## 2. IMPORTÂNCIA DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÃO : ELEMENTOS CATALISADORES DA INTEGRAÇÃO NA CEDEAO

O artigo 32.º do Tratado da CEDEAO revisto sobre a política comum de transportes e comunicações estabelece que os Estados-membros devem desenvolver progressivamente uma política comum de transportes e comunicações. Esta política terá como objetivo a melhoria das redes de transportes e comunicações existentes e da criação de novas redes, a fim de reforçar a coesão entre eles e promover a circulação de pessoas, bens e serviços na Comunidade.

### 2.1. TRANSPORTE

O transporte desempenha um papel crucial no desenvolvimento do capital humano e na redução da pobreza, contribuindo de forma positiva para o crescimento económico regional. Também permite o crescimento económico e a criação de emprego, tornando-o um aspeto essencial dos esforços de redução da pobreza na região. Os custos de transporte representam uma parte significativa da estrutura de custos dos bens que os Estados-membros da CEDEAO produzem ou importam (CEDEAO, 2022). O transporte abrange diferentes áreas modais, incluindo o transporte rodoviário, o transporte ferroviário, os serviços de transporte aéreo, o transporte marítimo e o transporte por vias navegáveis interiores.

### 2.1.1. Transporte Rodoviário

O transporte rodoviário abrange a infraestrutura, o mobiliário e os acessórios conexos, bem como os serviços, incluindo os veículos motorizados e não motorizados. A infraestrutura rodoviária constitui o principal meio de transporte de mercadorias e passageiros, sendo o transporte rodoviário um elemento motor dessa contribuição. Foi constatado que nenhum modo de transporte pode ser considerado, por si só, como o único fator que sustenta o desenvolvimento socioeconómico. No entanto, a CEDEAO (2022) destacou que 80% dos deslocamentos de passageiros e 80% do transporte de mercadorias são realizados através da rede rodoviária da região; o que faz do transporte rodoviário um importante motor de desenvolvimento na região. A quantidade e a qualidade da infraestrutura rodoviária e dos serviços conexos influenciam a facilidade e o custo de fazer negócios na região e, conseqüentemente, a competitividade do comércio intrarregional e internacional.

A importância do transporte rodoviário pode ser analisada no contexto da integração regional e da acessibilidade. A disponibilidade de redes rodoviárias facilita as atividades transfronteiriças e pode ser aproveitada para estimular a produção em termos de tempo e custo de deslocação. A implementação da iniciativa «Corredores sem Fronteiras na África Ocidental» teve como objetivo agrupar os investimentos concretos nas infraestruturas rodoviárias e na modernização das infraestruturas aduaneiras. Esta iniciativa baseia-se nos impactos económicos dos corredores rodoviários regionais, incluindo o corredor Dakar-Lagos. Esta iniciativa pretende ligar as capitais de todos os Estados costeiros membros da CEDEAO, de modo a assegurar a concretização ideal da integração regional através da acessibilidade. Outras medidas incluem a introdução de meios de transporte e trânsito do tipo «um corredor e um posto fronteiriço único» para o acompanhamento do desempenho e o reforço de capacidades.



Uma estrada representando as infraestruturas de transporte na região da CEDEAO.





Uma ferrovia representando as infraestruturas de transporte na região da CEDEAO.

### 2.1.2. Transporte Ferroviário

O transporte ferroviário representa uma alternativa mais ecológica ao transporte rodoviário e facilita as atividades logísticas e comerciais nos mercados globais. A ligação das linhas ferroviárias para a integração regional é vital, pois desempenha um papel importante no desenvolvimento socioeconómico e político da região. Em termos de crescimento económico e de interconectividade, o transporte ferroviário tem a vantagem de impulsionar o crescimento económico através da redução dos custos logísticos do transporte de mercadorias a granel por distâncias mais longas na região da CEDEAO.

A redução dos custos dos fatores de produção e dos produtos finais é um fator de crescimento económico. A melhoria da conectividade ferroviária estimula o comércio transfronteiriço entre os Estados-membros. A rede pode ser desenvolvida em corredores estratégicos que permitam rotas de exportação mais eficientes e a localização de indústrias essenciais, de forma a tirar partido de um transporte eficaz. Os corredores de transporte intermodal são

importantes para oferecer alternativas aos utilizadores dos transportes, no sentido de reduzir os custos de transporte de mercadorias volumosas e de grandes quantidades de bens por distâncias mais longas.

### 2.1.3. Transporte por Vias Navegáveis Interiores

Os rios Gâmbia, Níger e Senegal são os três principais rios que compõem a rede fluvial da região. No que diz respeito à distribuição e ao transporte de recursos, cada um destes rios tem importância própria. Por exemplo, o rio Níger, amplamente conhecido pela sua dimensão e relevância para a agricultura, abastece numerosas localidades ao longo das suas margens, sustentando atividades como a pesca e a irrigação. Contudo, o transporte fluvial é limitado no seu alcance, estando principalmente restrito a atividades sazonais e localizadas. Esta limitação sublinha a importância crucial dos portos marítimos enquanto principais pontos de entrada para a conectividade global e o comércio da CEDEAO.

No que diz respeito aos impactos do transporte por via navegável no crescimento económico, o transporte fluvial serve eficazmente as comunidades das bacias hidrográficas da Guiné, do Benim e da Nigéria, oferecendo um meio de transporte de baixo custo, embora não em grandes volumes. A particularidade geográfica da travessia de alguns Estados-membros oferece boas oportunidades de crescimento económico através do comércio intrarregional. O impacto dos transportes interiores no desenvolvimento inclusivo e sustentável mostra que este modo de transporte presta serviços de transporte limitados ou localizados para a circulação de pessoas, bens e serviços dentro da bacia hidrográfica, na ausência de outros modos de transporte bem desenvolvidos. Um sistema de transporte fluvial desenvolvido melhorará as atividades económicas nos domínios da agricultura, da pesca, do acesso a equipamentos sociais e proporcionará uma oportunidade de redução da pobreza.

#### 2.1.4. Transporte Aéreo

O transporte aéreo é essencial para a integração e o desenvolvimento económico da CEDEAO. Facilita o comércio ao permitir uma circulação mais rápida de mercadorias, especialmente de artigos de alto valor e perecíveis; o que impulsiona as exportações e as importações. Um sistema de transporte aéreo eficiente atrai investimentos nacionais e estrangeiros graças à melhoria da conectividade e das infraestruturas. O comércio intrarregional beneficia do envio rápido de mercadorias, abrindo novos mercados para as empresas e reforçando a colaboração entre os Estados-membros. O transporte aéreo reforça a integração regional ao ligar os Estados-membros, promover a colaboração económica e fomentar o turismo e os intercâmbios culturais. Uma melhor conectividade aérea melhora igualmente o acesso à educação e estreita os laços sociais.

O transporte aéreo liga os Estados-membros aos mercados globais, atraindo investimentos estrangeiros e fortalecendo as relações comerciais. Dentro dos países, liga zonas remotas, reduz o tempo de viagem e sustenta o desenvolvimento regional. Melhora também os serviços de emergência, facilita as operações comerciais, reduz os prazos de abastecimento e simplifica a logística. Permite reduzir os custos de armazenamento, facilita o comércio global e minimiza os riscos de atrasos. Para artigos de elevado valor, o transporte aéreo oferece uma melhor relação custo-benefício devido à sua rapidez.

#### 2.1.5. Transporte Marítimo

O transporte marítimo impulsiona o crescimento económico global ao movimentar grandes quantidades de mercadorias de forma eficiente, o que o torna rentável para o comércio internacional. É fundamental para o desenvolvimento socioeconómico regional, pois facilita o comércio através do acesso aos mercados mundiais e de um transporte marítimo de baixo custo. Contribui significativamente para o PIB, especialmente nos países com grandes portos, e cria empregos no setor do transporte marítimo, nas operações portuárias e em áreas conexas.

A melhoria das ligações marítimas promove a integração regional, apoia os acordos comerciais e fomenta a cooperação. Os investimentos nas infraestruturas portuárias reforçam a capacidade comercial e apoiam as comunidades costeiras. Os serviços de cruzeiros e ferry promovem o turismo e os intercâmbios culturais. O transporte marítimo permite o envio de fornecimentos de emergência em tempos de crise e reforça a resiliência económica ao oferecer rotas comerciais alternativas. Os portos são essenciais para o desenvolvimento económico



local, criando empregos e apoiando diversas indústrias.

## 2.2. COMUNICAÇÃO

Nos contextos contemporâneos, o termo “comunicação” refere-se principalmente à comunicação digital, que engloba voz, mensagens e vídeo. Embora ainda não estejam completamente obsoletos, os meios tradicionais como o papel, o correio e a televisão analógica estão sendo progressivamente substituídos por meios digitais mais eficazes. A relevância da comunicação digital como elemento catalisador da integração económica regional na CEDEAO está claramente estabelecida nos documentos que definem a sua visão e estratégia. No documento da Visão 2050, a CEDEAO afirma claramente a importância da comunicação digital e encoraja o investimento em infraestruturas de rede de qualidade e em soluções de transformação digital. Reconhece-se o papel das atividades socioeconómicas relacionadas, com os seus múltiplos usos como o comércio, a administração, os serviços de saúde digitais, os serviços agrícolas e os serviços educacionais todos digitais, como contributos para a criação de empregos, promoção da educação e estímulo à competitividade e inovação.



Dispositivo de comunicação

O Relatório de 2023 sobre a economia digital na região da CEDEAO confirma que “o desenvolvimento contínuo da infraestrutura digital na África Ocidental é essencial para impulsionar o crescimento económico, melhorar a inclusão digital e promover a inovação em diversas indústrias”. Atualmente, a administração pública e o setor privado já não conseguem funcionar eficazmente sem se comprometerem seriamente com a digitalização dos seus processos internos e dos serviços prestados aos cidadãos e clientes. Com esse tipo de economia, os impactos positivos e benefícios para qualquer organização, especialmente na forma de melhoria de receita e resultados, produtividade e transparência, são rápidos e tangíveis. A comunicação evoluiu consideravelmente para se tornar um conjunto de processos digitais. A infraestrutura de comunicação a que se refere este documento diz respeito à infraestrutura digital necessária para a troca regular e segura de dados.

## 3. ESTADO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÃO NO ESPAÇO CEDEAO

### 3.1. INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

O âmbito da avaliação incluirá a infraestrutura rodoviária e os serviços conexos que esta proporciona. A avaliação incidirá também sobre a quantidade e a qualidade, que são fatores importantes para o custo e a fiabilidade dos serviços, bem como sobre a oportunidade que oferece ao público em geral de beneficiar do investimento em termos de acessibilidade.

### 3.1.1. Infraestruturas e Serviços de Transporte Rodoviário

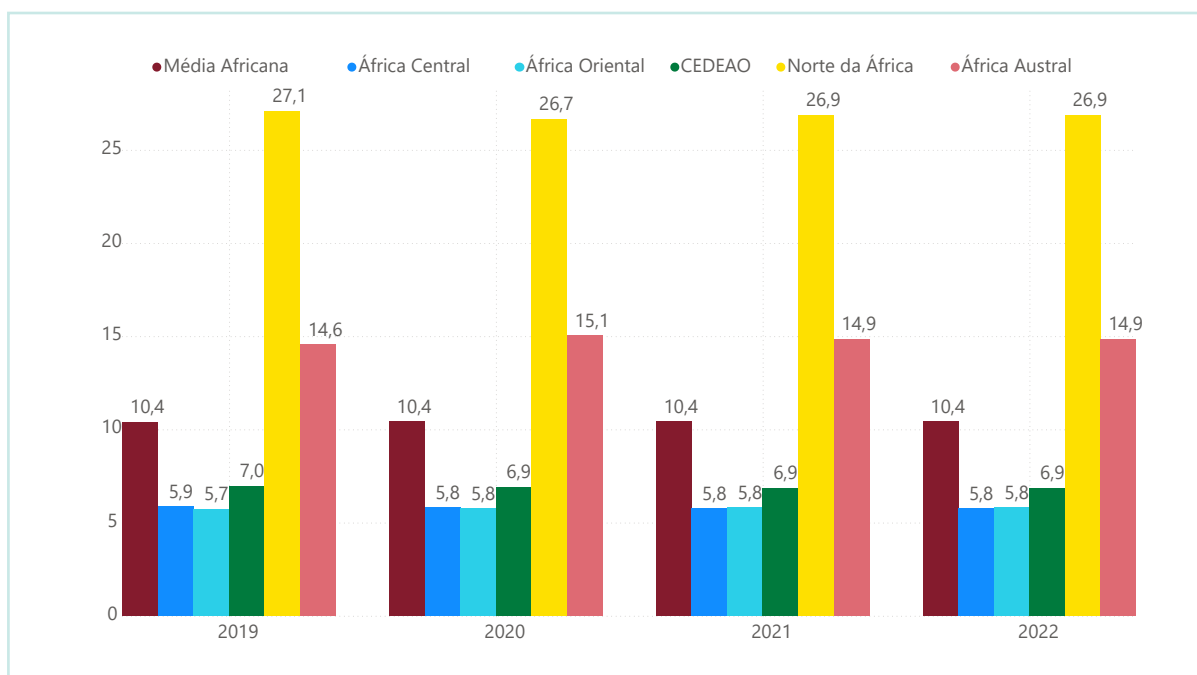
#### i. Índice composto de transporte rodoviário

A eficácia e a eficiência das infraestruturas em África são avaliadas com base em vários critérios adaptados aos grupos de rendimento e às regiões. O Índice de Desenvolvimento das Infraestruturas em África (AIDI) do Banco Africano de Desenvolvimento mede os progressos das infraestruturas com base em quatro componentes: os transportes, a eletricidade, as TIC, a água e o saneamento, através de nove indicadores. Através de um método de redução de dados, é gerado um único índice normalizado de 0 a 100. Assim, quanto mais elevado for o valor do índice, mais preparado está o país para responder às necessidades em infraestruturas indispensáveis ao seu desenvolvimento. De 0 a 100, quanto mais próximo de 100, melhor. O índice composto dos transportes, uma componente chave do AIDI, mostrou que a

CEDEAO estava atrás da média africana, mas superava a África Oriental e central no período de 2019 a 2022, sendo o Norte de África e a África Austral as regiões com maiores progressos em matéria de desenvolvimento.

A avaliação do Índice Composto dos Transportes, apresentada na Figura 1, mostra o desempenho da região da CEDEAO em comparação com outros blocos regionais em África. Com uma pontuação média de 6,9, a região teve um desempenho superior ao das regiões da África Central e Oriental, com pontuações médias de 5,8, que são inferiores à média africana de 10,4. A tendência revela uma ligeira descida das pontuações de todas as regiões de 2020 a 2022, com exceção da África Oriental. As regiões do Norte de África e da África Austral obtiveram pontuações médias de 26,9 e 15,7 respetivamente, o que indica que o desenvolvimento das infraestruturas está a progredir mais rapidamente nestas regiões.

**Figura 51: Índice Composto de Transporte de 2019 a 2022**



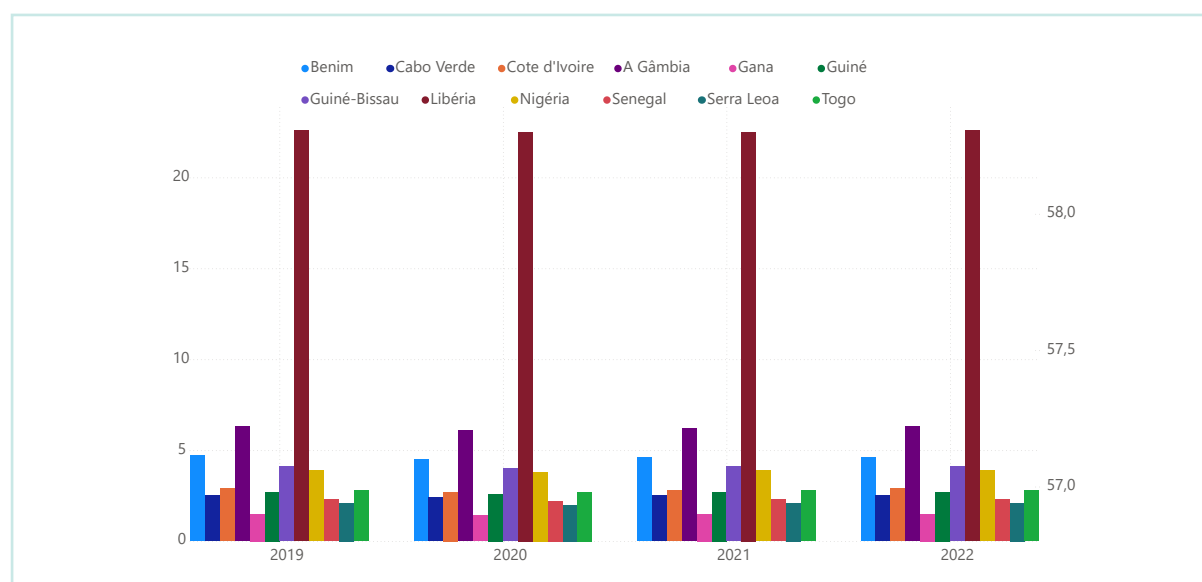
Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Cálculos do autor a partir do Programa de Conhecimento sobre Infraestruturas em África 2023



A comparação do Índice Composto dos Transportes para os Estados-membros apresentada na Figura 52 revela uma alteração pequena no período de 2019 a 2022, o que indica uma melhoria reduzida na densidade de estradas pavimentadas nos Estados-membros.

Os resultados do índice de transportes dos Estados-membros para o ano de 2022 mostram que apenas Cabo Verde, (25,5) e o Gana (11,4) conseguiram pontuações superiores à média africana de 10,4. Com uma pontuação de 7,6, a Gâmbia supera a média da CEDEAO, que é de 6,9.

**Figura 52: Notas do Índice Composto de Transporte de 2019 a 2022**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Programa de conhecimento sobre infraestruturas em África, 2023

## ii. Estado da Rede Rodoviária e dos Serviços Conexos

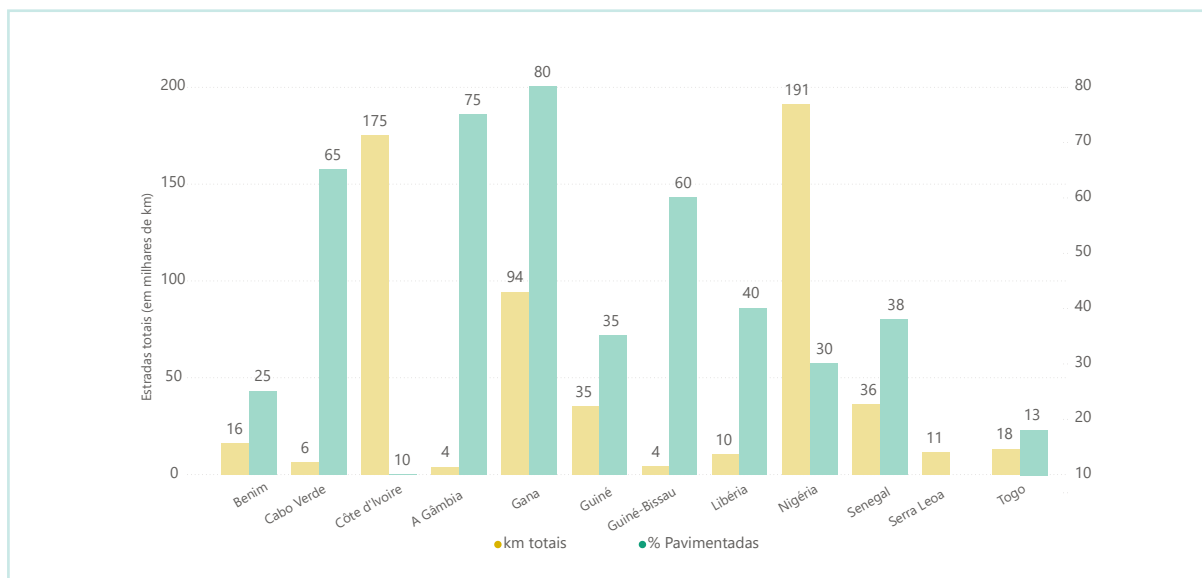
O Quadro Estratégico Comunitário da CEDEAO (2023) apresenta sua política regional de desenvolvimento rodoviário com o objetivo de promover infraestruturas modernas e de qualidade para garantir a mobilidade contínua de pessoas, bens e mercadorias dentro da comunidade, em todas as estações do ano. As estimativas atuais indicam que a rede rodoviária facilita o transporte de mais de 80% das mercadorias e dos passageiros. Portanto, o estado e a condição da infraestrutura rodoviária e dos serviços conexos contribuem para a segurança, a qualidade e o custo do transporte de passageiros, mercadorias e serviços na região.

A rede rodoviária total na área da CEDEAO tem

uma extensão de aproximadamente 608.800 km. Ela é composta pelas seguintes categorias: rede primária pavimentada com 85.500 km de extensão; rede secundária pavimentada com 28.500 km; rede secundária não pavimentada com 67.400 km; e rede terciária não pavimentada com 427.400 km. A rede total pavimentada abrange 114.000 km, o que corresponde a cerca de 18,7% da rede (CEDEAO, 2022).

A Figura 53 apresenta a rede rodoviária total e o percentual de estradas pavimentadas em cada Estado-membro. A rede pavimentada na área da CEDEAO, que varia de uma baixa taxa de 6% na Guiné e na Libéria a uma taxa elevada de 69% em Cabo Verde. A Gâmbia, o Gana, a Nigéria e o Senegal têm entre 20% e 40% de trechos de estradas pavimentadas, enquanto o Benim, a Côte d'Ivoire, a Guiné-Bissau e a Serra Leoa têm entre 6% e 20% de trechos de estradas pavimentadas.

**Figura 53: Rede Rodoviária Total e Percentagem de Estradas Pavimentadas**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Relatórios nacionais 2024

### iii. Densidade das estradas no espaço CEDEAO

A densidade das estradas é o rácio entre a extensão total da rede rodoviária de um país ou região, considerando todos os tipos de estradas, e a área total da região. Trata-se de um indicador que mede o grau de desenvolvimento e o nível de acessibilidade aos serviços de transporte rodoviário. Em 2022, a rede rodoviária total (todos os tipos de estradas nos Estados-membros) no espaço da CEDEAO cobre aproximadamente 608.800 km sobre uma área de 5.112.903 km<sup>2</sup>, incluindo 114.000 km (18,7%) de superfície pavimentada,

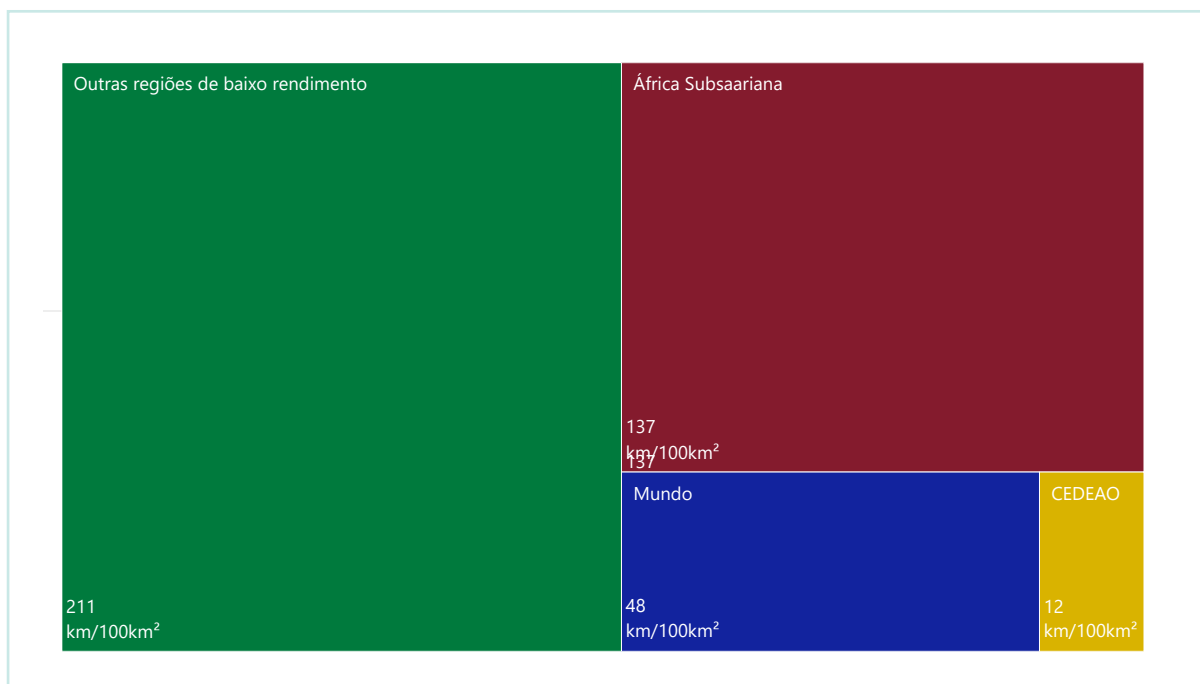
dos quais 84.991 km (14%) são asfaltados. A densidade da rede rodoviária da CEDEAO é, portanto, de cerca de 12 km para cada 100 km<sup>2</sup>. As densidades rodoviárias comparativas de outras regiões apresentadas na Figura 54, mostram que a densidade da rede rodoviária na região da CEDEAO está abaixo da média mundial mais baixa, bem como da média Subsaariana, de 48 km por 100 km<sup>2</sup> e 137 km por 100 km<sup>2</sup> respetivamente. (Consórcio para as Infraestruturas em África (ICA)). Uma baixa densidade de estradas indica um baixo nível de desenvolvimento, com acessibilidade e mobilidade limitadas para impulsionar o crescimento económico na região.



Uma estrada isolada ilustrando a densidade rodoviária na região da CEDEAO.



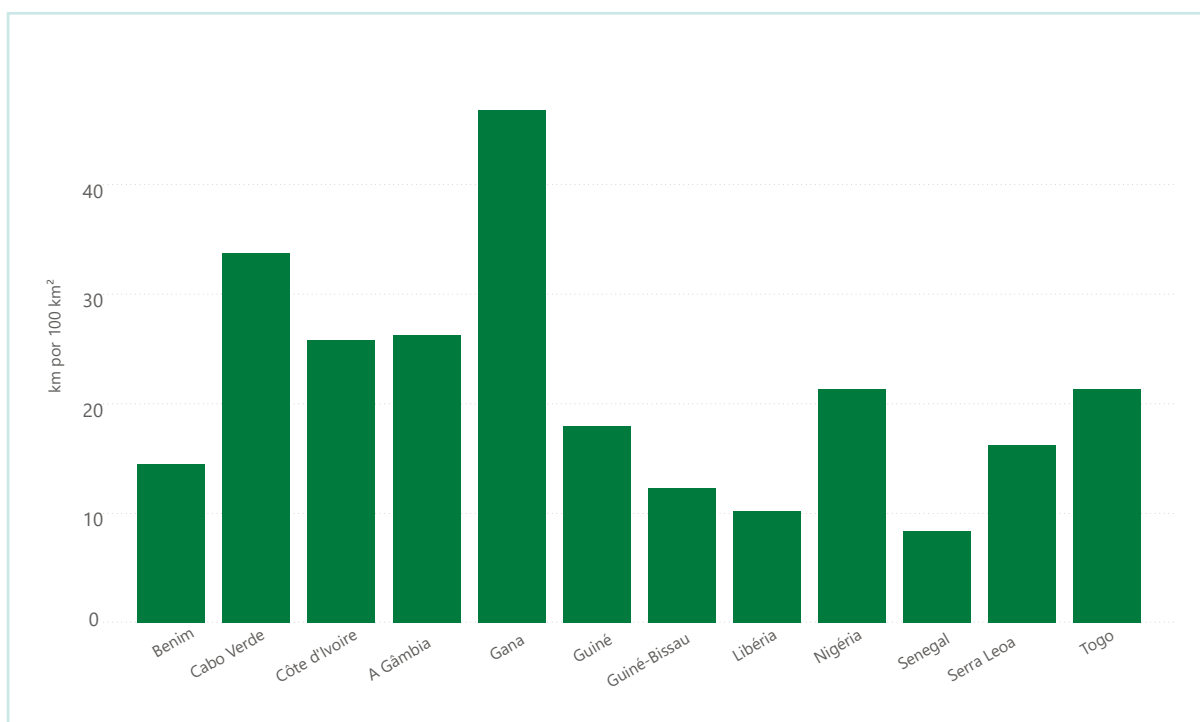
**Figura 54:** Densidade Rodoviária no Espaço CEDEAO em 2022



Fonte: Visão 2050 da CEDEAO

A Figura 55 ilustra as densidades da rede rodoviária dos Estados-membros em 2023. O Gana apresenta a densidade mais elevada, seguido de Cabo Verde, da Gâmbia e da Côte d'Ivoire.

**Figura 55:** Densidade Rodoviária dos Estados-Membros da CEDEAO em 2023 (km por 100 km²)



Fonte: PERC, Relatórios Nacionais, 2024



Um camião sobrecarregado retratando os desafios do transporte na região da CEDEAO.

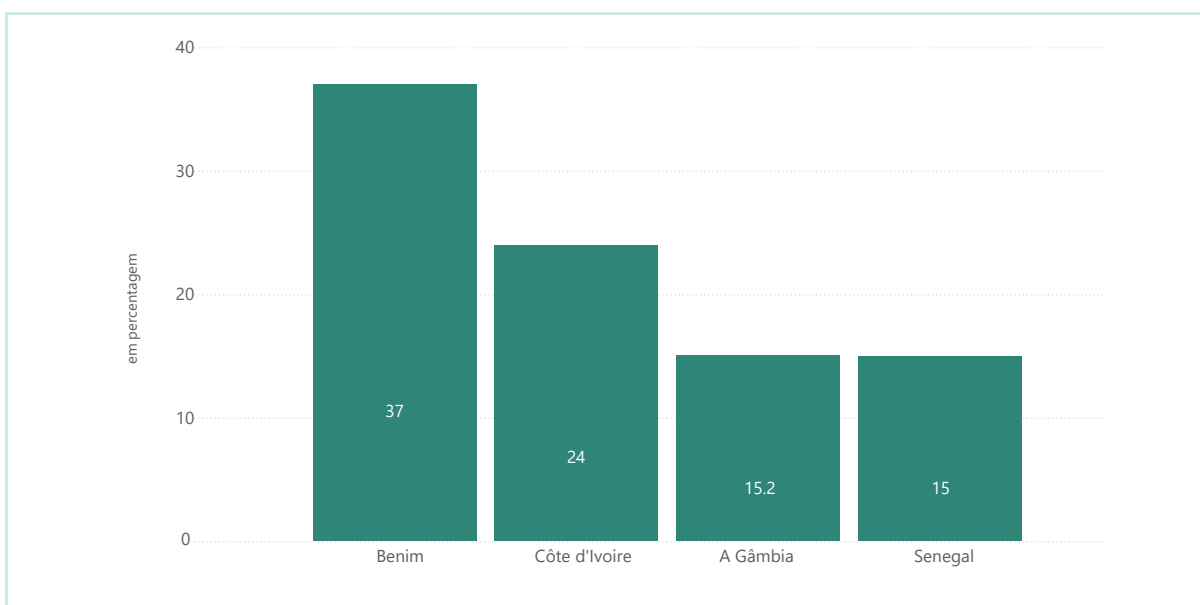
#### iv. Gestão da carga por eixo

Segundo o Relatório de Diagnóstico da CEDEAO (2022) sobre o cumprimento dos limites de carga por eixo a sobrecarga dos veículos de transporte de mercadorias no espaço da CEDEAO constitui um problema grave. A sobrecarga dos veículos tem um fator de dano exponencial que acelera significativamente o ritmo de deterioração das estradas e contribui para custos elevados de transporte para os usuários. Também implica um custo mais elevado em termos de manutenção e de sustentabilidade do investimento no patrimônio rodoviário. O Ato Adicional da CEDEAO, ACT/SP/17/02/12, estabeleceu o quadro regulador da gestão das

cargas por eixo na região. Entre as medidas de controle eficazes previstas no Ato Adicional, encontram-se critérios precisos para os limites de carga aplicáveis às diferentes categorias de veículos.

O relatório mostra que as sobrecargas persistem nos Estados-membros, variando entre 4% e 75%, com taxas de tolerância entre 15% e 20% dos limites admissíveis, dependendo do país. Os dados coletados no Relatório de Diagnóstico (2022) mostram um padrão de sobrecarga conforme descrito na Figura 56. O percentual de sobrecarga é de cerca de 37% no Benim, contra uma taxa reduzida de 3% em Gana.

**Figura 56:** Percentagem de Veículos Sobrecarregados em alguns Estados-membros em 2022



Fonte: Estudo Regional de Diagnóstico da CEDEAO sobre as Cargas por Eixo, 2022



## v. Manutenção da rede rodoviária

O valor de capital da infraestrutura rodoviária constitui uma proporção significativa do investimento nacional e, conseqüentemente, a sua deterioração representa uma perda de valor em termos reais. O estado da rede rodoviária da CEDEAO é exacerbado por uma má manutenção. A taxa de rentabilidade económica para o financiamento de projetos de manutenção é estimada em cerca de 31% e 32%, em comparação com uma taxa de 15% e 22% para os projetos de desenvolvimento rodoviário com elevada intensidade de capital CEDEAO (2022). O custo da má qualidade da rede rodoviária traduz-se, entre outros aspetos, no aumento do custo dos deslocamentos e no prolongamento do tempo de viagem para os utentes da estrada, no aumento do custo do consumo de combustível, no aumento do custo da manutenção dos veículos e no aumento dos riscos em matéria de segurança.

De acordo com o Relatório de Diagnóstico da CEDEAO sobre o Financiamento da Manutenção Rodoviária (2022), as necessidades de manutenção dos 608 800 km da rede total são estimadas em cerca de 9,6 mil milhões de dólares EU por ano. As necessidades de manutenção de rotina e periódica são de 3,8 mil milhões de dólares EU por ano para os 85 500 km da rede primária pavimentada, de 2,8 mil milhões de dólares EU por ano para os 28 500 km de estradas pavimentadas e os 67 400 km de estradas secundárias não pavimentadas, e de 2,9 mil milhões de dólares EU por ano para os 427 400 km de estradas não pavimentadas.

O Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO (2022) revela que a manutenção corrente e periódica dos 14 162 km da rede de corredores da CEDEAO exigirá uma despesa anual da ordem dos 156 milhões de dólares EU por ano, partindo do princípio de que todas as estradas sejam construídas segundo a norma das duas (2) vias pavimentadas e se encontrem em

estado de manutenção (11 000 dólares/km x 14 162 km). O relatório assinala ainda que os fundos rodoviários no espaço CEDEAO têm historicamente fornecido apenas cerca de 10 a 15% das necessidades anuais de manutenção da sua rede rodoviária, incluindo a rede de corredores da CEDEAO. Com base neste Relatório, a CEDEAO publicou a Diretiva A/DIR.1/07/23 relativa à estratégia da CEDEAO para o financiamento da manutenção rodoviária e ao seu plano de ação, que visam harmonizar as estratégias de manutenção rodoviária.

## vi. Serviços de transporte rodoviário

**Setor do transporte rodoviário de mercadorias:** A indústria do transporte rodoviário de mercadorias representa uma parte considerável dos custos de importação na região da CEDEAO. Isto deve-se ao facto de ser uma das indústrias mais ineficazes, mais dispendiosas de manter, mais caras e menos regulamentadas, com desequilíbrios geográficos. As restrições regulamentares agravam o problema, resultando em prazos mais longos, riscos mais elevados e custos inflacionados.

**Sistemas de transporte público:** As operações de transporte informais caracterizam principalmente os sistemas de transporte público da região. Estes são geralmente marcados pelas operações flexíveis e não planeadas de pequenos veículos de capacidade limitada, com barreiras à entrada mais restrita e uma influência variável sobre os utentes. Entre outras abordagens destinadas a melhorar/reformar os sistemas de transporte público existentes destaca-se a introdução de sistemas de autocarros de trânsito rápido (BRT). No entanto, a sua expansão para garantir a equidade social tem sido dificultada por acordos de financiamento que fornecem fundos para cobrir os orçamentos de investimento e de exploração,

bem como por uma capacidade institucional limitada. Algumas reformas institucionais incluem a criação da Agência de Gestão do Transporte Urbano (AGETU) em Abidjan, o Greater Accra Passenger Transport Executive em Accra (GAPTIE), o Conselho Executivo dos Transportes Urbanos de Dakar (CETUD) e a Lagos Metropolitan Area Transport Authority (LAMATA) em Lagos.

**Custos do transporte:** Rodrigue e Notteboom (2024) definiram os custos de transporte como aqueles incorridos internamente pelos prestadores de serviços de transporte. Infraestruturas e serviços de transporte de boa qualidade favorecem a redução dos custos de transporte de passageiros ou mercadorias de um local para outro. Estes custos baseiam-se normalmente em fatores como a distância, o tempo de trânsito, a quantidade, o tipo e a natureza das mercadorias, as necessidades de movimentação ao longo do percurso, etc. O custo integra custos fixos (infraestrutura) e variáveis (exploração), que dependem da localização, do estado e da qualidade do serviço da infraestrutura de transporte, dos obstáculos administrativos e do consumo de combustível. Viljoen (2024) salientou que o custo médio do transporte de um contentor na África Ocidental e Central é de cerca de 2,43 dólares EU por km, o que representa cerca de 1,5 vezes e 2,2 vezes as taxas de frete na África do Sul e nos Estados Unidos.

**Redução do tempo de viagem:** A redução do tempo de viagem é definida como uma poupança de horas-pessoa de tempo de viagem e constitui um benefício importante do sistema de transporte. Trata-se de efetuar deslocações ou de melhorar as suas condições, o que permite ao público viajante afetar os ganhos de tempo a outros benefícios económicos. Este valor é expresso em proporção dos rendimentos auferidos, a fim de determinar o seu valor em termos económicos. Com exceção das avaliações

de tempo de viagem de projetos rodoviários considerados individualmente, a região não dispõe de registos de dados que permitam comparar os tempos de viagem estimados em diferentes momentos ou em diferentes áreas geográficas, a fim de facilitar a transferência dos valores estimados num contexto para outras aplicações semelhantes.

**Segurança rodoviária:** O risco de morte por acidente rodoviário varia de região para região e as taxas regionais de mortalidade devido a acidentes de viação pouco evoluíram desde 2010 (Organização Mundial de Saúde [OMS], 2021). Um dos parâmetros de medição da segurança rodoviária definidos pela OMS é a taxa de mortalidade. Globalmente, as taxas mais elevadas encontram-se em África, com uma taxa de 19,4 por 100.000 habitantes; Ver Figura 57.

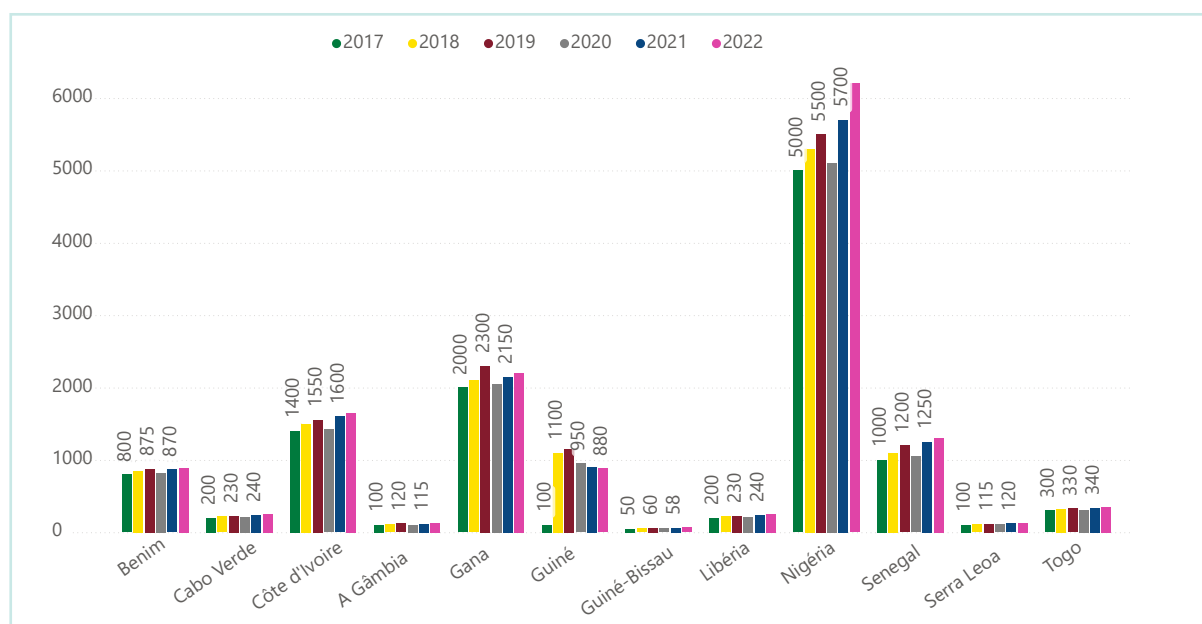
O estado da rede rodoviária contribui para a qualidade dos serviços de transporte, o que afeta invariavelmente o nível de segurança, e estima-se que a infraestrutura rodoviária contribua para cerca de 34% dos acidentes de viação. As estatísticas rodoviárias mundiais da Federação Rodoviária Internacional fornecem, na Figura 66, dados comparativos sobre as mortes devido ao tráfego rodoviário nos Estados-membros da CEDEAO de 2017 a 2022. Em termos de número de mortes nas estradas, todos os países registaram um aumento, com exceção da Gâmbia e da Guiné-Bissau, que registaram uma ligeira diminuição em 2021. No Senegal, 519 pessoas morreram nas estradas em 2022, em comparação com 487 mortes em 2021. Em 2022, registaram-se 3 345 acidentes rodoviários, resultando em 1 834 mortes na Nigéria.



A deterioração das estradas na região da CEDEAO.



**Figura 57: Mortes em Acidentes de Viação por Estado-Membro**

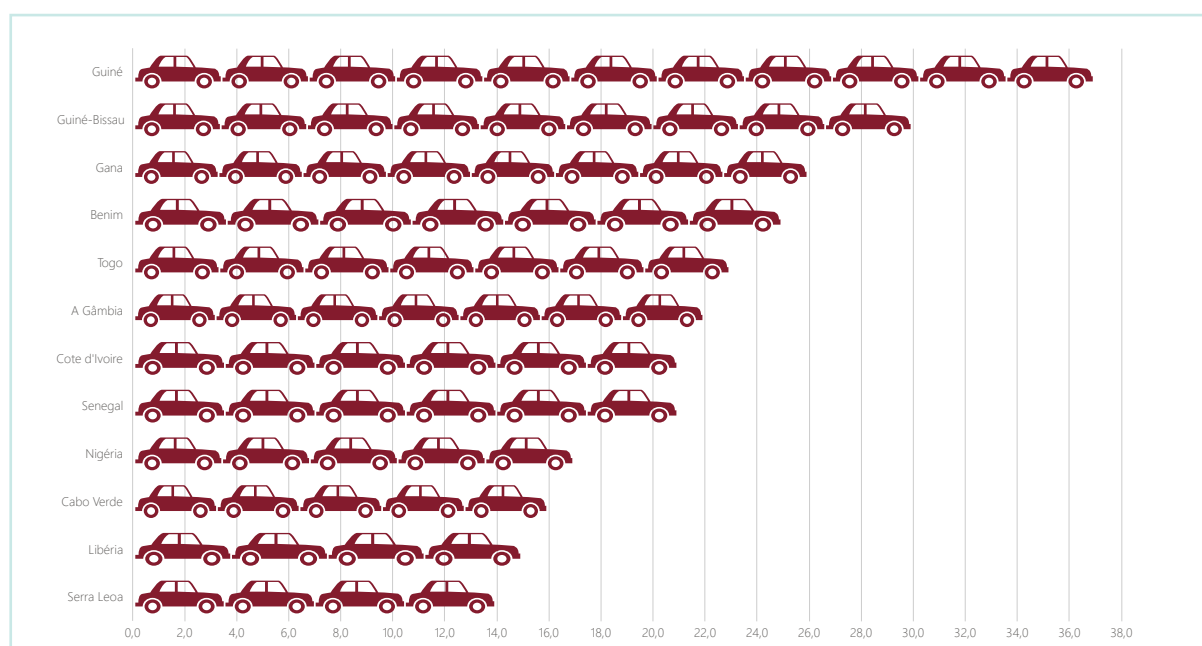


**Fonte:** A Comissão da CEDEAO com dados do Federação Rodoviária Internacional e Estatísticas Rodoviárias Mundiais 2023

A figura 58 mostra o desempenho relativo dos Estados-membros em termos de mortes devido a acidentes de viação por 100 000 habitantes na rede rodoviária dos Estados-membros em 2021. Com exceção da Nigéria, de Cabo Verde, da Libéria e da Serra Leoa, todos

os outros Estados-membros registaram taxas de mortalidade superiores à taxa africana de 19,4 por 100 000 habitantes. A Guiné registou a taxa de mortalidade mais elevada, de 37,4 por 100 000 habitantes.

**Figura 58: Mortes em 2021 devido a acidentes de trânsito por 100.000 habitantes**



**Fonte:** A Comissão da CEDEAO com dados do Organização Mundial da Saúde, 2021

**Corredores rodoviários da CEDEAO**  
 os corredores rodoviários representam uma seleção das principais estradas e autoestradas que ligam os seus Estados-membros. Este corredor é definido como «um sistema multimodal que liga um ou mais Estados e oferece serviços de transporte e logística eficazes e económicos para viagens,

comércio, indústrias transformadoras e outras atividades» (CEDEAO 2023). Onze (11) corredores rodoviários principais/maiores, essenciais para a atividade económica e que ligam todos os Estados-membros foram identificados no relatório sobre o estado da rede de corredores, como mostra a Figura 59.

**Figura 59: Corredores Rodoviários Regionais da CEDEAO**



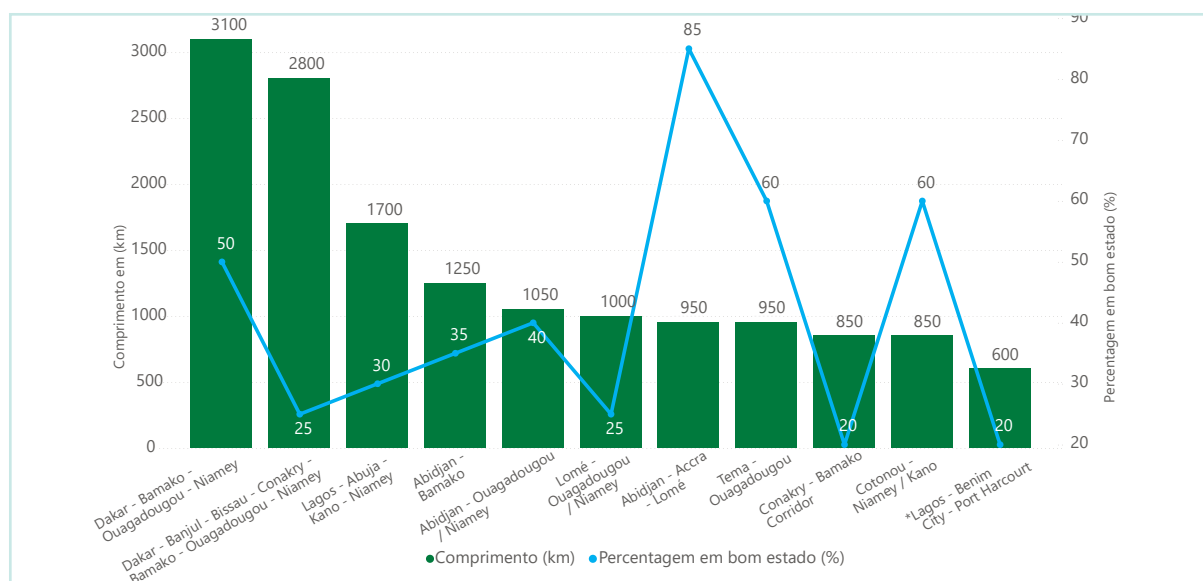
Fonte: Sistema de informação rodoviária da CEDEAO, 2023

**Estado das Estradas:** A qualidade da infraestrutura rodoviária, medida em termos da sua natureza (pavimentada ou não) e do seu estado, teve um impacto direto na qualidade e no custo dos serviços rodoviários, nomeadamente no tempo de viagem, nos custos de exploração dos veículos, na segurança e, consequentemente, nos encargos com o transporte. Os onze corredores que partem das seis principais cidades portuárias de Dakar, Abidjan, Tema, Lomé, Cotonou e Lagos estendem-se por um total aproximado de 14.162 km, dos quais 13.645 km (96,2 %) são troços pavimentados e 539,8 km (3,8 %) são troços não pavimentados. Esta rede fundamental encontra-se em bom estado em 32,2 %, em estado médio em 43,6 %, e em mau estado em 24,5 %.

A elevada percentagem (96,2%) de superfície pavimentada da rede de corredores é um bom indicador de uma grande mobilidade em termos de estado das estradas. Os troços não pavimentados, com um total de 329,8 km, situam-se no corredor rodoviário n.º 1, entre a Guiné e a Guiné-Bissau. No entanto, de acordo com a Figura 60, apenas três (3) corredores rodoviários (4, 6 e 8) possuem mais de 50 % da sua extensão em bom estado. Cinco (5) corredores rodoviários (1, 2, 5, 7 e 9) têm entre 20 % e 50 % em bom estado, enquanto dois (2) corredores rodoviários (3 e 11) apresentam menos de 20 % da sua extensão em bom estado.



**Figura 60: Extensão e Estado dos Corredores Rodoviários Regionais da CEDEAO em 2023**



Fonte: Sistema de informação rodoviária da CEDEAO, 2023

**Configuração das Estradas:** Os corredores rodoviários da CEDEAO fazem, essencialmente, parte integrante da rede rodoviária nacional dos Estados-membros e estão classificados de acordo com as especificações nacionais. No seu Plano Diretor (2020-2045), a CEDEAO propôs, para os seus corredores rodoviários, normas relativas à secção transversal das vias, prevendo faixas com duas ou três vias. As secções de estrada com duas faixas de rodagem oferecem um melhor nível de serviço em termos de mobilidade do que aquelas com apenas uma faixa. Apenas cerca de 10

% (1.434,4 km) da rede de corredores possui secções com duas faixas de rodagem; o restante consiste em estradas de faixa única, que interagem fortemente com o tráfego local, contribuindo assim para o aumento dos tempos de viagem nas estradas (ver Tabela 3). O estudo da CEDEAO sobre a harmonização das normas rodoviárias, conforme proposto no Plano Diretor de Infraestruturas, permitirá aos Estados-membros desenvolver as suas secções dos corredores rodoviários regionais e a sua rede rodoviária nacional de acordo com as especificações acordadas.



Uma via única refletindo o estado atual da maioria dos corredores rodoviários da CEDEAO

**Tabela 3: Corredores Rodoviários Regionais da CEDEAO em 2023**

No	Descrição do Corredor	Comprimento (km)	Países atravessados	Configuração das estradas		Percentagem em bom estado
				4 vias duplas (km)	Estados-membros com troços de duas vias	
1	Dakar – Banjul – Bissau – Conacri – Freetown – Monróvia – Abidjan	3089,9	Senegal, Gambia, Guiné-Bissau, Guiné, Libéria, Côte d'Ivoire	433,8	Senegal Côte d'Ivoire	22
2	Dakar - Bamako - Ouagadougou - Niamey	3137,8	Senegal, Mali, Burkina Faso, Níger	98,9	Senegal	43
3	Conacri – Bamako	973	Guiné, Mali			13
4	Abidjan – Acra – Lomé – Cotonou – Lagos	1028,8	Côte d'Ivoire, Gana, Togo, Benim, Nigéria	163	Togo Nigéria	79
5	Abidjan – Bamako	1162	Côte d'Ivoire, Mali	236	Côte d'Ivoire	21
6	Abidjan - Ouagadougou / Niamey	1178,9	Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Níger	236	Côte d'Ivoire	51
7	Tema – Ouagadougou	950,4	Gana, Burkina Faso			20
8	Lomé – Ouagadougou / Niamey	955,9	Togo, Burkina Faso, Níger			58
9	Cotonou - Niamey / Kano	1027,8	Benim, Níger, Nigéria	51,2	Benim	21
10	Lagos – Benin City – Port Harcourt – Calabar	832,4	Nigéria	618	Nigéria	Em construção
11	Lagos – Abuja – Kano – Niamey	2105	Nigéria, Níger	765,2	Nigéria	14

**Fonte:** Sistema de informação rodoviária da CEDEAO, 2023

**Nota:** Algumas seções dos corredores se sobrepõem.



**Volume de tráfego:** Importa salientar que o corredor costeiro integra o corredor 1, com 3.090 km de Dakar a Abidjan, e o corredor 4, com 1.028 km de Abidjan a Lagos. A secção de Abidjan a Lagos apresenta volumes de tráfego que variam de médios a muito elevados (>2.500 veículos por dia - vpd), sendo uma das vias

comerciais mais movimentadas concentrando mais de 65 % das atividades económicas na região da CEDEAO. Em comparação, o corredor de Dakar a Abidjan regista volumes de tráfego baixos a muito baixos (< 2.500 vpd), conforme ilustrado na Figura 61.

**Figura 61: Tráfego nos Corredores Rodoviários Regionais**



**Fonte:** Sistema de informação rodoviária da CEDEAO, 2023

O corredor 9, que vai de Cotonou a Niamey, e alguns troços do corredor 10, que liga Lagos a Calabar, também registam volumes de tráfego que variam de médios a muito elevados (> 2.500 veículos por dia - vpd). O restante da rede apresenta volumes de tráfego que vão de baixos a muito baixos (< 2.500 vpd). O corredor 2, Dakar-Bamako-Ouagadougou-Niamey, com uma extensão de 3.137,8 km e em bom estado em 42,85 %, apresenta volumes de tráfego baixos a muito baixos.

**Conectividade:** Verifica-se uma disparidade económica entre os três (3) países sem litoral da África Ocidental e os doze (12) restantes, que são países costeiros, o que os torna menos competitivos a nível internacional devido às desvantagens que enfrentam em termos de

comércio externo e ao aumento dos custos de transporte. Torna-se, por isso, imperativo desenvolver corredores que liguem os países sem litoral, permitindo-lhes transportar mercadorias de forma estável e a custos mais reduzidos.

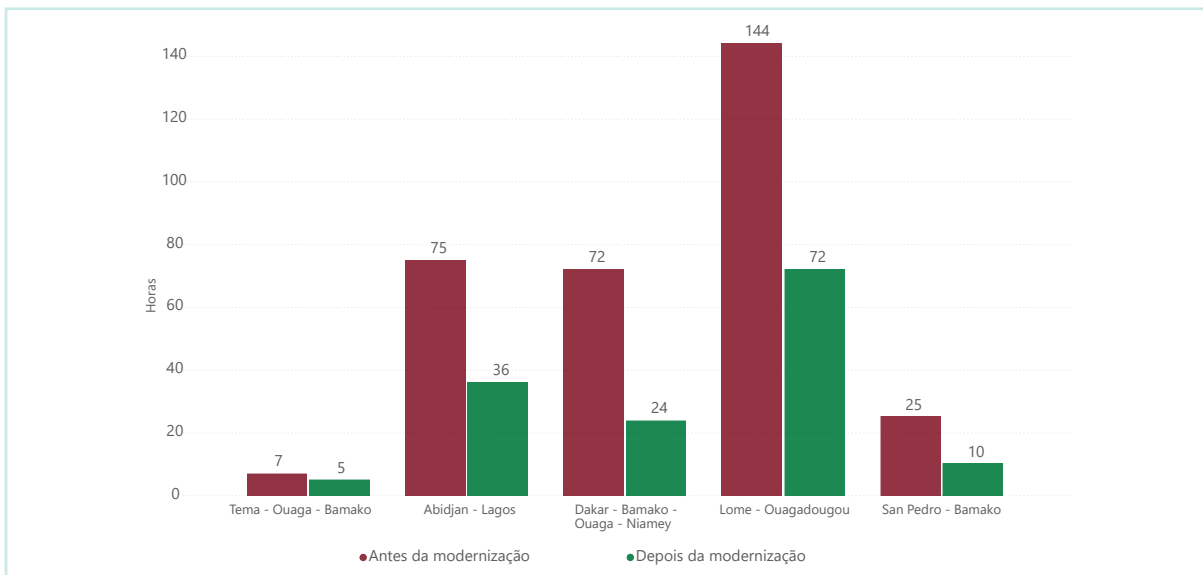
**Gestão dos Corredores:** Os serviços de transporte rodoviário ao longo da rede de corredores da CEDEAO são muitos mais lentos e mais caros do que nos outros países em desenvolvimento. O custo do transporte de mercadorias ao longo de cada uma destas principais vias é um fator essencial para a competitividade no comércio internacional e intrarregional. Estes custos dividem-se em três componentes: os custos de circulação das mercadorias, determinados pelas tarifas de

transporte rodoviário e ferroviário; os encargos administrativos associados à circulação de mercadorias através das fronteiras e portos, definidos pelos custos dos serviços conexos; e os custos decorrentes dos atrasos causados por tempos de espera em postos de controlo rodoviários, fronteiras e portos.

**Tempo de Viagem:** Com apenas 32 % da rede de corredores da CEDEAO em bom estado, os tempos de viagem são elevados em comparação com outras regiões de África. A baixa eficiência em termos de velocidade do tráfego de mercadorias deve-se igualmente

aos numerosos postos de controlo rodoviários e aos longos tempos de espera associados às formalidades administrativas nos portos e nas fronteiras. Os tempos de processamento nos portos também são longos. A burocracia ad hoc, a corrupção e outras exigências de pagamentos informais contribuem para gerar um elevado nível de incerteza no transporte terrestre. Tal como indicado pelo BAD (2023) a melhoria da infraestrutura rodoviária, reduziram os tempos médios de viagem para 10 horas e 72 horas nos corredores San Pedro–Bamako e Lomé–Ouagadougou, respetivamente, (Figura 62).

**Figura 62: Duração do Trânsito em alguns Corredores Rodoviários Regionais**

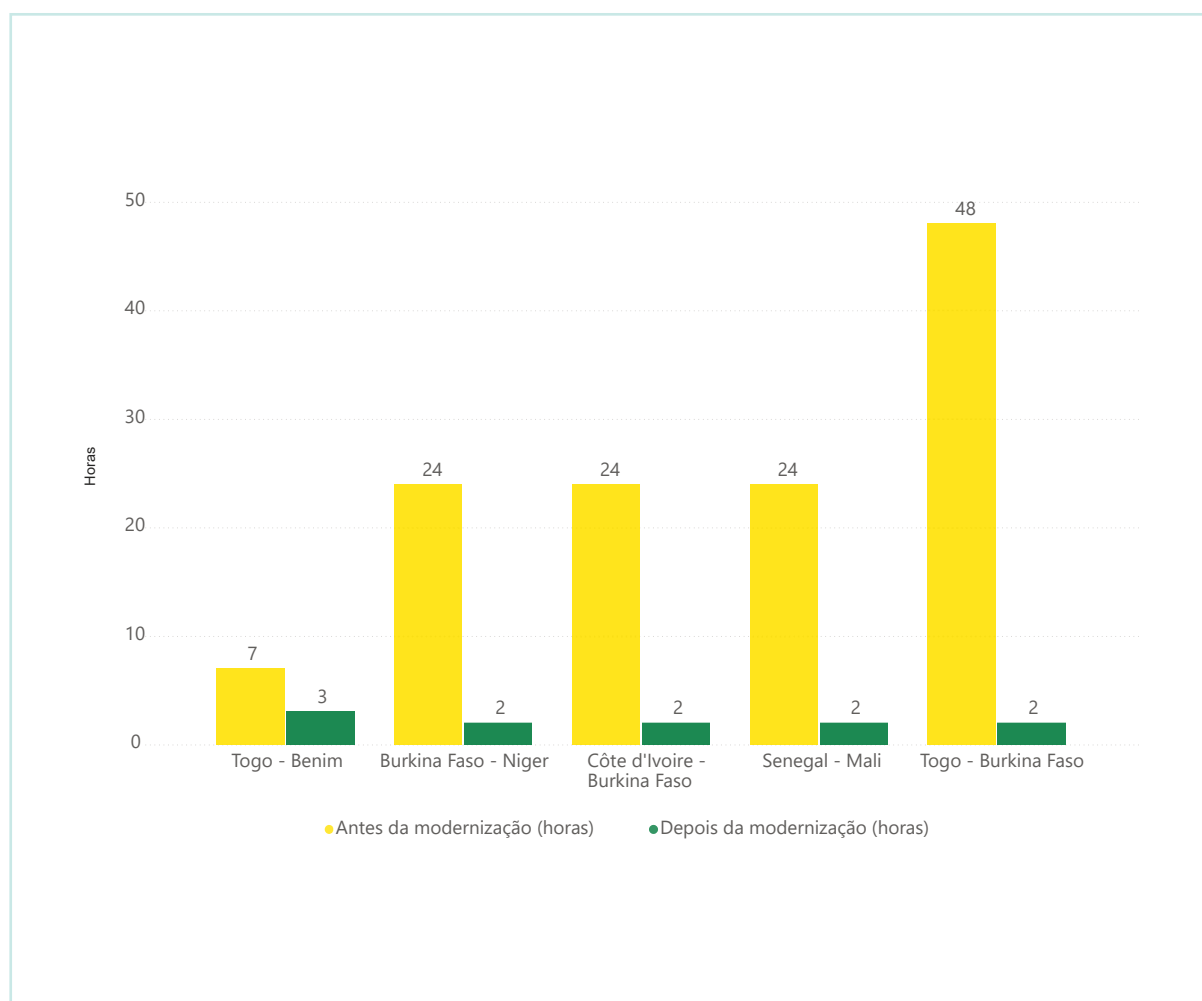


**Fonte:** A Comissão da CEDEAO com dados do Transporte transfronteiriço: Corredores rodoviários, BAD, 2023

**Travessia das Fronteiras:** A travessia e o respeito pelas fronteiras constituem um aspeto obrigatório no transporte de bens e pessoas ao longo dos corredores rodoviários da CEDEAO. A conformidade com as regulamentações aduaneiras nacionais e regionais, as inspeções e outros procedimentos administrativos, documentados ou não, são realizados nos postos fronteiriços. Os atrasos nesses locais fazem parte do tempo total de viagem entre os pontos de origem e destino na região. Dados

do Banco Africano de Desenvolvimento (2023) indicam que o tempo de travessia da fronteira entre a Côte d'Ivoire e o Burkina Faso era de 24 horas, comparado com 48 horas na fronteira entre o Togo e o Burkina Faso em 2014/2015. Após melhorias na infraestrutura física, incluindo a criação de postos fronteiriços com balcão único, os tempos de travessia passaram a ser de 2 horas em ambas as fronteiras, conforme ilustrado na Figura 63.



**Figura 63: Duração de travessia passagem em determinadas fronteiras**

**Fonte:** A Comissão da CEDEAO com dados do Transporte transfronteiriço: Corredores rodoviários, BAD, 2023

De acordo com o programa da CEDEAO para a criação de postos de controlo fronteiriços juxtapositionados na Comunidade, foram implementados postos desse tipo em Cinkassé (Togo–Burkina Faso), Akanu-Noépé (Gana–Togo) e Sèmè-Kraké (Nigéria–Benim). Estão também previstos outros postos juxtapositionados nas fronteiras entre o Gana e a Côte d'Ivoire, bem como entre o Togo e o Benim. Ao nível institucional, será criada a primeira Autoridade de Gestão de Corredor (CMA) da região, destinada ao corredor da autoestrada Abidjan–Lagos. O principal objetivo da CMA será gerir o corredor em nome dos cinco Estados-membros e garantir a eficácia do transporte de bens e pessoas ao longo do corredor e nos postos fronteiriços.

### 3.1.2. Infraestruturas e Serviços Ferroviários

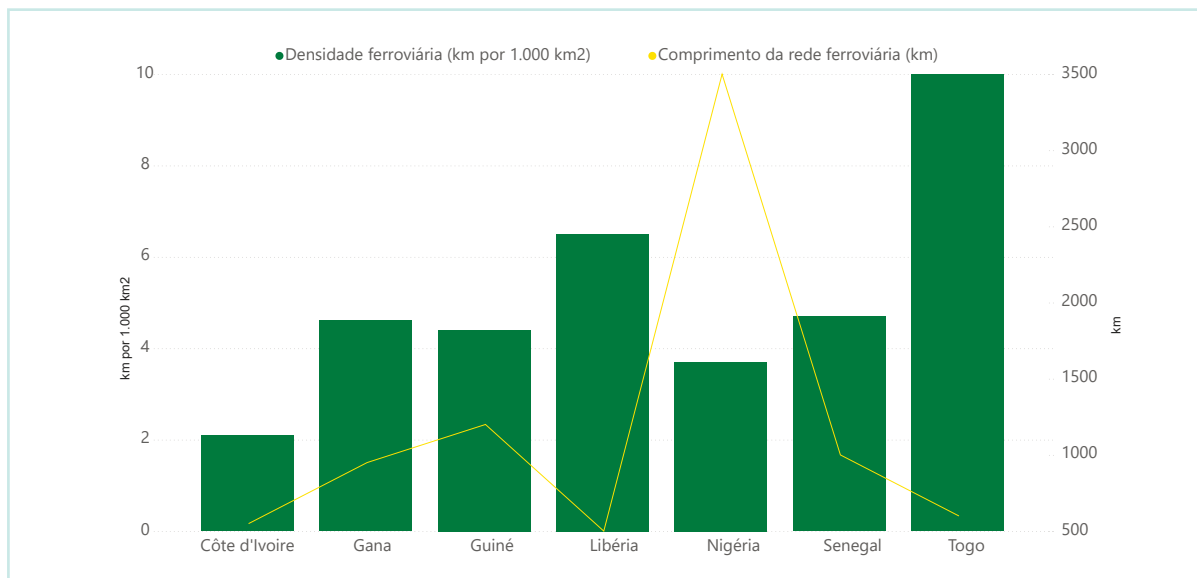
#### Dimensão da rede, tipo e estado dos carris:

Não existe uma verdadeira rede ferroviária regional interligada no espaço CEDEAO. Há cerca de 10.745 km de rede ferroviária na região, com três tipos diferentes de bitola (distância entre os carris). Existem uma bitola standard de 1.435 mm em 1.249 km de linha férrea, uma bitola específica (Cape) de 1.067 mm em 4.492 km, e uma bitola métrica de 1.000 mm em 4.967 km. A interoperabilidade não é, portanto, possível, mesmo quando as linhas estão conectadas.

**Densidade Ferroviária:** O comprimento da rede ferroviária e a densidade correspondente são apresentados na Figura 64. A Libéria e o Togo, que possuem as redes ferroviárias mais curtas (544 km), apresentam densidades ferroviárias elevadas (respetivamente 10 km por 1.000 km<sup>2</sup> e 6,5 km por 1.000 km<sup>2</sup>),

principalmente devido à sua reduzida área territorial. A Nigéria tem a rede ferroviária mais extensa (3.338 km), mas com uma densidade de apenas 3,7 km por 1.000 km<sup>2</sup>. Os restantes Estados-membros apresentam densidades ferroviárias entre 2,1 e 4,7 km por 1.000 km<sup>2</sup>.

**Figura 64:** Densidade Correspondente da Rede Ferroviária por Estado-membro 2022



**Fonte:** A Comissão da CEDEAO com dados do União Africana e Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO, 2022

**Estado da rede ferroviária:** Tabela 4 mostra que dos 10.745 km de vias férreas no espaço da CEDEAO, apenas 5.198 km (48%) estão em funcionamento. Dos troços ativos, 2.617 km utilizam bitola métrica e 1.622 km têm bitola estreita (Cape), com uma capacidade limitada a cerca de 17 toneladas. Apenas 959 km são de bitola standard, com uma capacidade de 20 toneladas. O Benim, Cabo Verde e Guiné-Bissau não possuem um sistema ferroviário funcional. O Togo dispõe apenas de 5 km de vias férreas, utilizadas unicamente para o transporte de cimento. Os sistemas ferroviários na Guiné, Libéria e Serra Leoa são utilizados para o transporte de bens provenientes das minas.

A CEDEAO (2022) assinala que a importância económica dos caminhos-de-ferro no seu seio se deteriorou consideravelmente devido à melhoria contínua das infraestruturas rodoviárias e à não viabilidade financeira dos serviços ferroviários. No entanto, regista-se um ressurgimento da indústria ferroviária, em resposta à visão da União Africana e ao papel crucial que este modo de transporte pode desempenhar na redução do custo do transporte e no estímulo ao crescimento económico. As novas ligações criadas ao longo dos últimos dez anos encontram-se em bom estado. Contudo, todas essas novas ligações são de âmbito nacional e não possuem conexões intermodais com os corredores rodoviários regionais, com vista a facilitar o comércio intrarregional e a integração regional.



**Tabela 4:** O Estado da Rede ferroviária no Espaço da CEDEAO em 2024

Descrição	Comprimento (km)	Tipo de bitola	Países atravessados	Estado dos carris	Condição Operacional	Linhas ativas (km)	Observações
Dakar-Tamacounda-Kidira (fronteira)	906	Métrica	Senegal		Parcial	646	Os comboios estão atualmente fora de serviço nas secções Thiès-Saint Louis, Guinguiné-Kaolack e Diourbel-Touba
Kidira (fronteira) - Bamako	641	Métrica	Mali		Parcial	641	Bamako-Koulikoro já não está em funcionamento.
Conacri-Kindia	105	Padrão	Guiné	Bom estado	Operacional	105	
Kamsar-Sangaredi	135	Padrão	Guiné	Bom estado	Operacional	135	
Conacri-Simbaya	36	Padrão	Guiné	Bom estado	Operacional	36	
Conacri -Fria	143	Métrica	Guiné		Operacional	143	
Conacri -Kankan	667	Métrica	Guiné		Não operacional		
Monróvia-Bong	77	Cabo	Libéria		Operacional	77	
Monróvia-Mano river	148	Cabo	Libéria		Não operacional		
Buchanan-Yekepa	400	Padrão	Libéria		Operacional	400	
Freetown-Kenema,Daru	501	Cabo	Serra Leoa		Não operacional		
Abidjan-fronteira	664	Métrica	Côte d'Ivoire	Mau estado	Parcial	664	
Fronteira-Kaya	662	Métrica	Burkina Faso	Mau estado	Parcial	518	Operacional de Abidjan até Ouagadougou apenas. Não operacional de Ouagadougou até Kaya
Takoradi - Prestea-Kumasi (Linha Oeste)	374	Cabo	Gana	Mau estado	Parcial	75,3	Operacional apenas de Takoradi a Sekondi via Kojokrom (14,5 km) para o transporte de passageiros e de Takoradi a Nsuta (60,8 km) para o transporte de carga de manganês

**Tabela 4 (Continuação)**

Descrição	Comprimento (km)	Tipo de bitola	Países atravessados	Estado dos carris	Condição Operacional	Linhas ativas (km)	Observações
Tema Kumasi (Linha Leste)	327	Cabo	Gana	Mau estado	Parcial	71,4	Operacional apenas para o transporte de passageiros de Acra a Tema (30,9 km) e de Acra a Nsawam (40,5 km)
Kotoku-Kade (Linha central)	239	Cabo	Gana		Não operacional		
Tema-Mpakadan	97	Padrão	Gana	Bom estado	Ainda não operacional	97	
Lomé-Blitta	276	Métrica	Togo	Marginal	Não operacional		
Lomé-Aneho	45	Métrica	Togo		Encerrado em 1987		
Lomé-Kpalimé	119	Métrica	Togo		Encerrado em 1995		
Lomé-Aflao	5	Métrica	Togo, Gana	Bom estado	Operacional	5	
Togblécopé-Tabligbo	51	Métrica	Togo	Marginal	Operacional	51	
SNPT	48	Métrica	Togo	Marginal	Operacional	48	
Niamey-Dosso	145	Métrica	Níger		Não operacional		
Segboroue-Cotonou	52	Métrica	Benim		Não operacional		
Cotonou-Parakou	437	Métrica	Benim		Não operacional		
Cotonou-Pobe	107	Métrica	Benim		Não operacional		
Ilaro-Lagos	74	Cabo	Nigéria	Marginal	Operacional	74	
Lagos-Zaria	961	Cabo	Nigéria	Marginal	Operacional	961	
Zaria-Kano	139	Cabo	Nigéria	Marginal	Operacional	139	
Kaura-Zaria	224	Cabo	Nigéria	Marginal	Operacional	224	
Abuja-Kaduna	186	Padrão	Nigéria	Bom estado	Operacional	186	
Warri-Itakpe	326	Padrão	Nigéria		Não operacional		
Port Harcourt-Aba-Onne	62	Padrão	Nigéria		Não operacional		Em construção
Port Harcourt-Maidugouri	1428	Cabo	Nigéria		Não operacional		Em construção

**Fonte:** Plano diretor de infraestruturas da CEDEAO, 2022; Plano diretor dos caminhos-de-ferro do Gana, 2013; Iniciativas de desenvolvimento económico e espacial do corredor (IDS) para o desenvolvimento do corredor da autoestrada Abidjan-Lagos, 2024



**Material circulante:** As redes ferroviárias no espaço da CEDEAO foram construídas principalmente para a evacuação de minérios e mercadorias; A eficiência do caminho-de-ferro é determinada mais pela fiabilidade do que pela velocidade. A quantidade e a qualidade do material circulante são um indicador-chave do desempenho do sistema ferroviário. A Tabela 5 mostra que existem serviços nacionais de transporte de passageiros no Gana e na Nigéria, onde circulam tanto vagões novos como envelhecidos. Do mesmo modo, segundo os dados, a Côte d'Ivoire dispõe de alguns vagões envelhecidos que prestam serviços

de transporte de mercadorias de forma parcial na linha ferroviária Abidjan–Ouagadougou, com o objetivo de manter um certo nível de comércio intrarregional. No entanto, os dados não permitem confirmar se existem serviços de transporte de passageiros nesse trajeto. O sistema ferroviário da Libéria é utilizado principalmente para o transporte de carga proveniente das minas de Bong. Todas as locomotivas utilizam tração mecânica/elétrica a diesel. O Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO propõe a tração diesel-elétrica como especificação para a propulsão das locomotivas.

**Tabela 5: Disponibilidade de Material Circulante em alguns Estados-membros da CEDEAO em 2024.**

Países	Locomotivas	Vagões	Carruagens	Observações
Benim	10	297	20	Obsoleto
Côte d'Ivoire	40	1200	S/O	Obsoleto
Gana	4	32	7	Antigo
Libéria	9	500	S/O	Novo
Nigéria	13	S/O	236	Antigo /Novo
Senegal	13	S/O	S/O	Antigo

**Fonte:** Africa Infrastructure Railway e Iniciativas de Desenvolvimento Económico e Espacial do Corredor (IDS) para o Desenvolvimento do Corredor da Autoestrada Abidjan-Lagos

**Gestão do sistema ferroviário:** Bouraima e al. (2023) indicaram que um dos principais desafios que justificam o declínio do sistema ferroviário em África é a insuficiência de expertise técnica e de gestão. O segundo desafio prende-se com a fragilidade da estrutura organizacional e dos recursos humanos, especialmente nas empresas públicas. Empresas como a Sitarail (Ouagadougou–Abidjan) e a Transrail (Dakar–Bamaco) beneficiaram da participação do setor privado. A Bono Mining e a Lamgo JV, na Libéria, bem como a CBG, na Guiné, operam principalmente no setor mineiro. Os sistemas ferroviários do Gana e da Nigéria são explorados pelo setor público.

As informações disponíveis no Plano Diretor da CEDEAO indicam que a linha ferroviária da Guiné, gerida pelo ONCFG, está abandonada em praticamente todo o seu percurso; O corredor Côte d'Ivoire–Burkina Faso, durante muito tempo considerado concorrente do eixo rodoviário Abidjan–Ouagadougou, tem dificuldade em retomar a sua atividade e em desempenhar plenamente o seu papel, apesar de estar concessionado a uma empresa privada. A ligação entre o Senegal e o Mali, anteriormente atribuída a uma empresa concessionária privada, tornou-se praticamente inexistente e enfrenta grandes dificuldades de funcionamento. O estado atual da rede ferroviária na região da CEDEAO representa uma oportunidade para relançar a indústria com a participação do setor privado, de modo a alcançar os objetivos da região.

**Preço dos transportes:** O custo do transporte ferroviário deveria, em geral, ser competitivo em relação ao transporte rodoviário quando se trata do transporte de mercadorias volumosas e em grandes quantidades, a longas distâncias. Como mostra a Figura 65, em todas as regiões da África Subsaariana, com exceção da África Central, as tarifas de transporte ferroviário no período de 2018 a 2021 foram inferiores

às do transporte rodoviário. No espaço da CEDEAO, as tarifas de transporte ferroviário e rodoviário foram bastante semelhantes durante esse período, o que implica que o transporte ferroviário não oferece vantagens significativas em termos de custos. A má gestão da rede ferroviária e o seu estado de degradação não oferecem uma alternativa realista ao transporte rodoviário na região.

**Figura 65: Tarifas de Frete Rodoviário e Ferroviário para as Trocas Intra-regionais em África de 2018 a 2021**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Estatísticas da CNUCED

### 3.1.3. Transporte por Vias Navegáveis Interiores

Existem três (3) rios intra-regionais navegáveis e dois (2) lagos com potencial para serem valorizados para o transporte de bens e serviços na região da CEDEAO (ver Tabela 7), nomeadamente: o rio Gâmbia (1120 km), o rio Níger (4200 km) e o rio Senegal (1800 km). Podem ainda ser referidos o lago Chade e o lago Volta. O rio Senegal é geralmente navegável em todas as estações ao longo de 175 km, desde a sua foz até Podor, e durante a época das cheias, cerca de três meses por ano até Kayes, a 975 km da foz.

O rio Gâmbia é composto por duas secções distintas, ambas com comprimentos quase idênticos: por um lado, um troço de 500 km onde as marés influenciam o nível da água durante parte ou todo o ano; por outro, uma parte continental cujo nível da água depende exclusivamente do caudal a montante. Quanto ao rio Níger, é navegável apenas durante parte do ano ao longo de 3 177 km, mas enfrenta forte concorrência do transporte rodoviário. Apesar da sua navegabilidade e da sua posição central no Mali e na Nigéria, o rio deixou de ser o principal eixo de transporte que outrora foi.



**Tabela 6:** Rios Navegáveis no Espaço CEDEAO em 2022

	Rio	Comprimento (km)	Largura (m)	Volume (m3)	Países
1.	Níger	4200	240	5589	Guiné, Mali, Níger, Benim, Nigéria
2.	A Gâmbia	1120	S/O	S/O	Guiné, Senegal, A Gâmbia
3.	Senegal	1800	55	650	Senegal, Mauritânia, Mali
4.	Lago Volta	1850	366	2210	Gana, Burkina Faso, Benim, Côte d'Ivoire, Togo
5.	Lago Chade	S/O	S/O	S/O	Chade, Níger, Nigéria, Camarões, República Centro-Africana

**Fonte:** Relatório de Diagnóstico do Plano Diretor, 2016. Estimativa da Relação entre o PIB e os Volumes de Carga na CEDEAO, 2022.

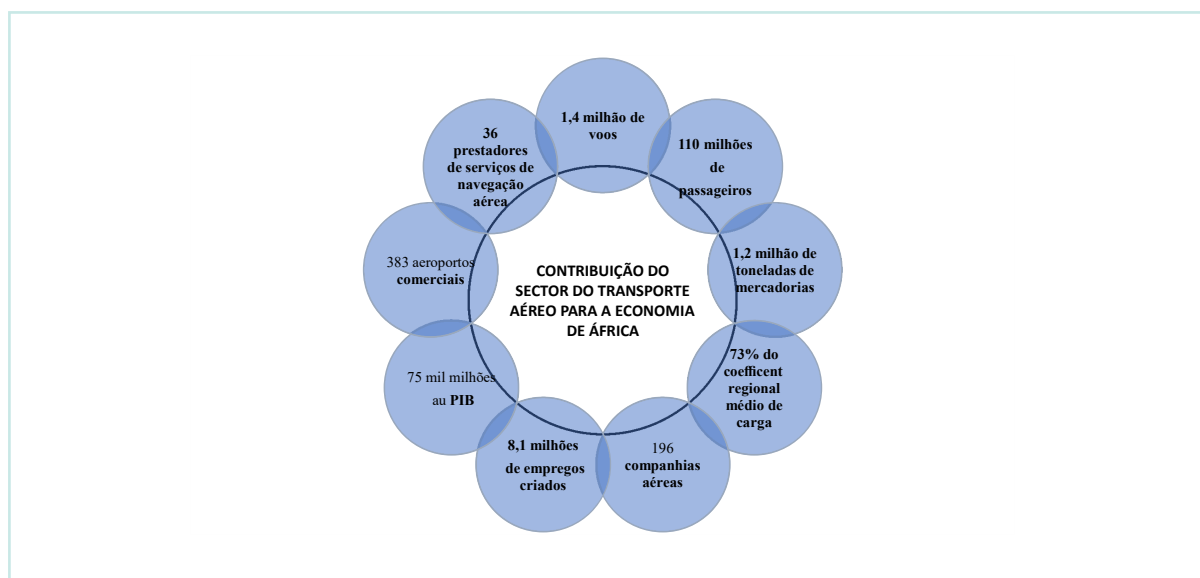
### 3.1.4. Transporte Aéreo

A aviação no espaço da CEDEAO desempenha um papel essencial na promoção do progresso económico e da coesão regional. O transporte aéreo sustenta 8,1 milhões de empregos e atividades económicas no valor de 75 mil milhões de dólares em África. Estes números representam 1,6% de todos os empregos e 2,6% do PIB dos países africanos em 2023. A Figura 66 apresenta uma representação esquemática desses dados.



O transporte aéreo na CEDEAO

**Figura 66:** Representação Esquemática da Importância do Transporte Aéreo em 2023



**Fonte:** Indústria da aviação comercial, publicada em 2023 pela ATAG

Cada pessoa empregada no setor da aviação sustenta diretamente 22 outros empregos noutros locais em África. Da mesma forma, atividades económicas no valor de 5,30 dólares beneficiaram de apoio noutros locais em África para cada dólar de valor acrescentado bruto diretamente criado pelo setor do transporte aéreo. Em África, o setor da aviação empregou diretamente cerca de 360 000 pessoas em 2023. A partir da análise destes trabalhadores, conclui-se que:

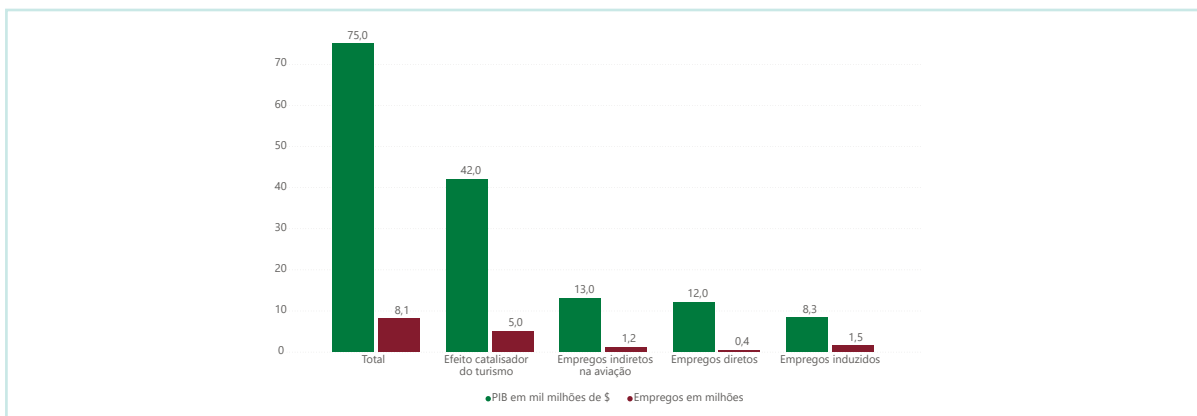
- 200 000 agentes entre estas pessoas (56 % do total) estavam empregados por companhias aéreas ou em serviços de escala, como pessoal de bordo, de check-in, de manutenção ou no escritório central;
- 53 000 (15 %) trabalhavam para operadores aeroportuários, nomeadamente nas áreas de gestão, manutenção e segurança dos aeroportos;
- 75 000 (21 %) trabalhavam no local nos aeroportos, em lojas de retalho, restaurantes, hotéis e agências governamentais;
- 17 000 (5 %) trabalhavam na construção de aeronaves civis, incluindo sistemas, componentes, fuselagens e motores; e

- 13 000 (4 %) trabalhavam para prestadores de serviços de navegação aérea em funções como controlo de tráfego aéreo e engenharia.

As companhias aéreas, os operadores aeroportuários, os retalhistas e outras empresas locais, assim como os serviços de navegação aérea e os construtores de aeronaves civis, contribuíram com 12 mil milhões de dólares EU para o PIB de África em 2023. Estima-se que os gastos do setor da aviação com os fornecedores tenham apoiado a criação de 1,2 milhões de empregos adicionais e contribuído com 13 mil milhões de dólares em valor acrescentado bruto para o PIB. Além disso, os gastos das pessoas empregadas no setor da aviação e na sua cadeia de fornecimento permitiram a criação de 1,5 milhões de empregos adicionais e contribuíram com 8,3 mil milhões de dólares em valor acrescentado bruto para o PIB de África (International Air Transport Association (IATA), 2023 Africa Aviation Report).

O turismo em África também é facilitado pelo transporte aéreo. Este impulsiona ainda mais a atividade económica, pois os turistas gastam o seu dinheiro em restaurantes, hotéis, lojas, agências de viagens e outros bens e serviços de consumo. Em 2023, os gastos dos visitantes estrangeiros que chegaram de avião a África ajudaram a sustentar cerca de 5 milhões de empregos e a contribuir com 42 mil milhões de dólares EU para o PIB (Figura 67).

**Figura 67:** Contribuição do transporte aéreo para a criação de empregos e para o PIB em 2023



Fonte: Comissão da CEDEAO, a partir dos dados da indústria da aviação comercial, publicado em 2023 pelo ATAG.



Dentro da CEDEAO, a aviação é essencial para o progresso económico e a unidade regional. A contribuição da região para o transporte aéreo em África é relativamente baixa em comparação com as regiões do Norte, Leste e Sul. A região da África

Central é a única que está em atraso em relação ao espaço CEDEAO. Como mostra a Tabela 7, dos 25 aeroportos de África selecionados com as taxas mais elevadas, três pertencentes à zona da CEDEAO estão entre os quatro primeiros.

**Tabela 7: Os Cinco Aeroportos mais caros por Sub-região Africana em 2020**


África Ocidental		África central		África Oriental		África Austral		África do Norte	
Niamey	164,9	Brazzaville	132,8	Djibouti	84,3	Antananarivo	93,3	Cairo	67,0
Freetown	145,0	Douala	124,4	Entebbe	57,2	Moroni	64,4	Casablanca	35,6
Monróvia	139,0	Bangui	118,8	Dar Salam	54,0	Saint Denis	56,8	Alger	23,6
Bissau	137,9	Malabo	89,2	Kigali	50,0	Lusaca	51,9	Túnis	11,8
Dakar	116,9	Ndjamena	85,1	Nairobi	50,0	Harare	50,0	Trípoli	11,5

Fonte: Relatório de 2020 da AFRAA sobre taxas e encargos em África

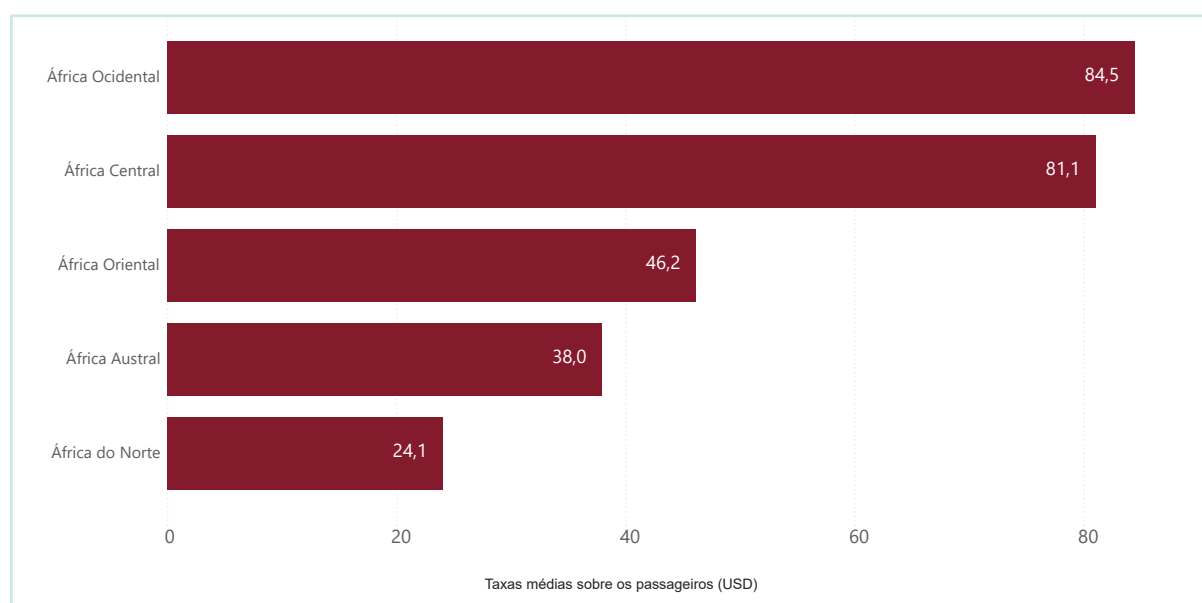
A Figura 68 e a Tabela 7 apresentam uma visão clara das taxas sobre os passageiros e das tarifas aeroportuárias. A África Ocidental destaca-se com o nível mais elevado em termos de impostos regionais, com um montante de 84,5 dólares EU, seguida da África Central; enquanto o Norte de África tem o nível mais baixo, com um montante de 24,1 dólares EU.

|||||

*A África Ocidental destaca-se com o nível mais elevado em termos de impostos regionais, com um montante de 84,5 dólares EU*



**Figura 68: Taxas Regionais Médias Aplicadas aos Passageiros por Sub-região Africana em 2020 (US\$)**

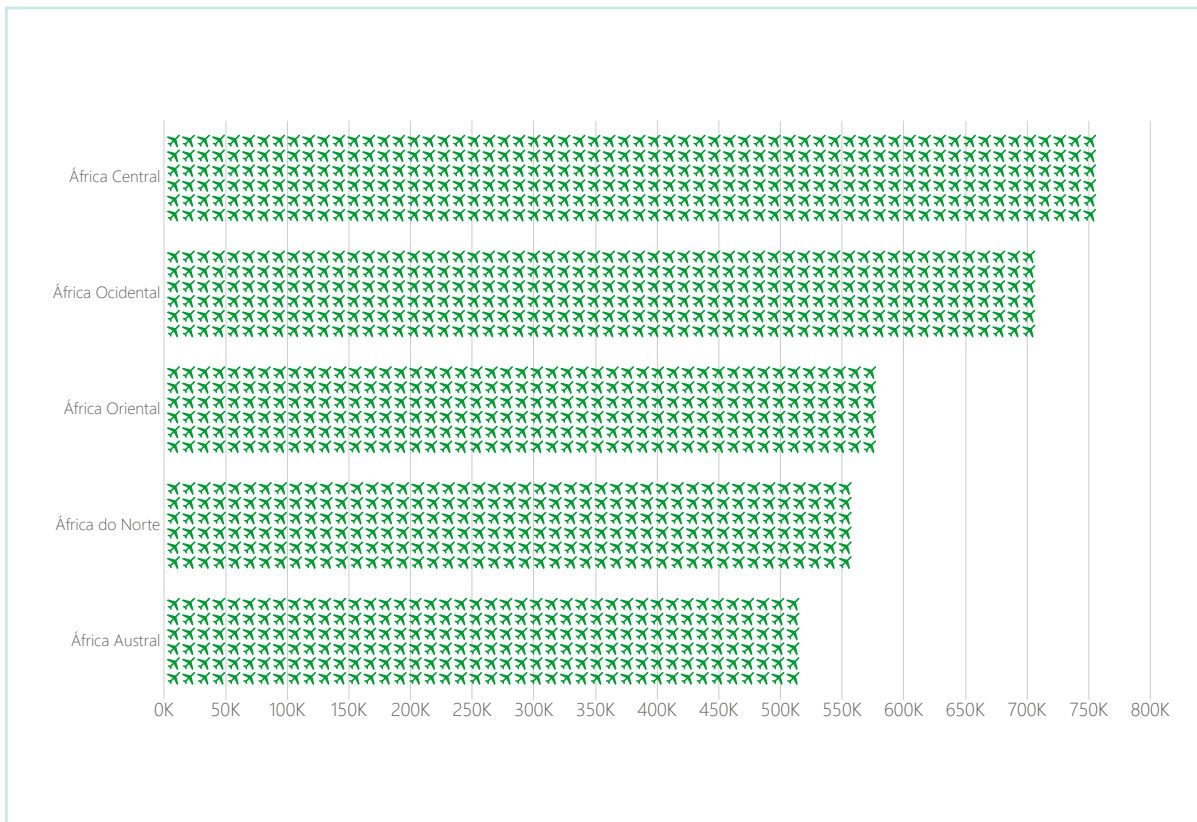


Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Relatório de 2020 da AFRAA sobre taxas e tarifas em África

A África Ocidental apresenta o nível mais elevado de taxas aeroportuárias médias entre as sub-regiões africanas, com um montante de 708.840 dólares EU, seguida da África Central;

enquanto África do Norte apresenta o nível mais baixo, com um montante de 560.000 dólares EU (Figura 69).

**Figura 69: Tarifas Aeroportuárias Médias por Sub-região Africana em 2024 (US\$)**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Revista de Infraestrutura, Política e Desenvolvimento 2024

A política da CEDEAO em matéria de aviação promove a retirada do envolvimento ativo do governo na gestão das companhias aéreas e a abertura do espaço aéreo, com o objetivo de incentivar infraestruturas competitivas. De facto, os Estados-membros da CEDEAO possuem terminais internacionais, com, pelo menos, uma ligação aérea diária a partir de uma plataforma regional, o que facilita as deslocações. Existem alguns desafios fundamentais. Em primeiro lugar, a incapacidade de atrair passageiros em trânsito para outras cidades e de atuar como plataformas de ligação. Em segundo lugar, alguns Estados-membros têm um baixo nível de conformidade com a Organização da Aviação

Civil Internacional (OACI) em vários aspetos, como a segurança da aviação, a segurança e a eficiência. Por último, os problemas observados incluem a deterioração das infraestruturas, a obsolescência do equipamento e um nível de segurança inadequado.

*A África Ocidental apresenta o nível mais elevado de taxas aeroportuárias médias entre as sub-regiões africanas, com um montante de 708.840 dólares EU*



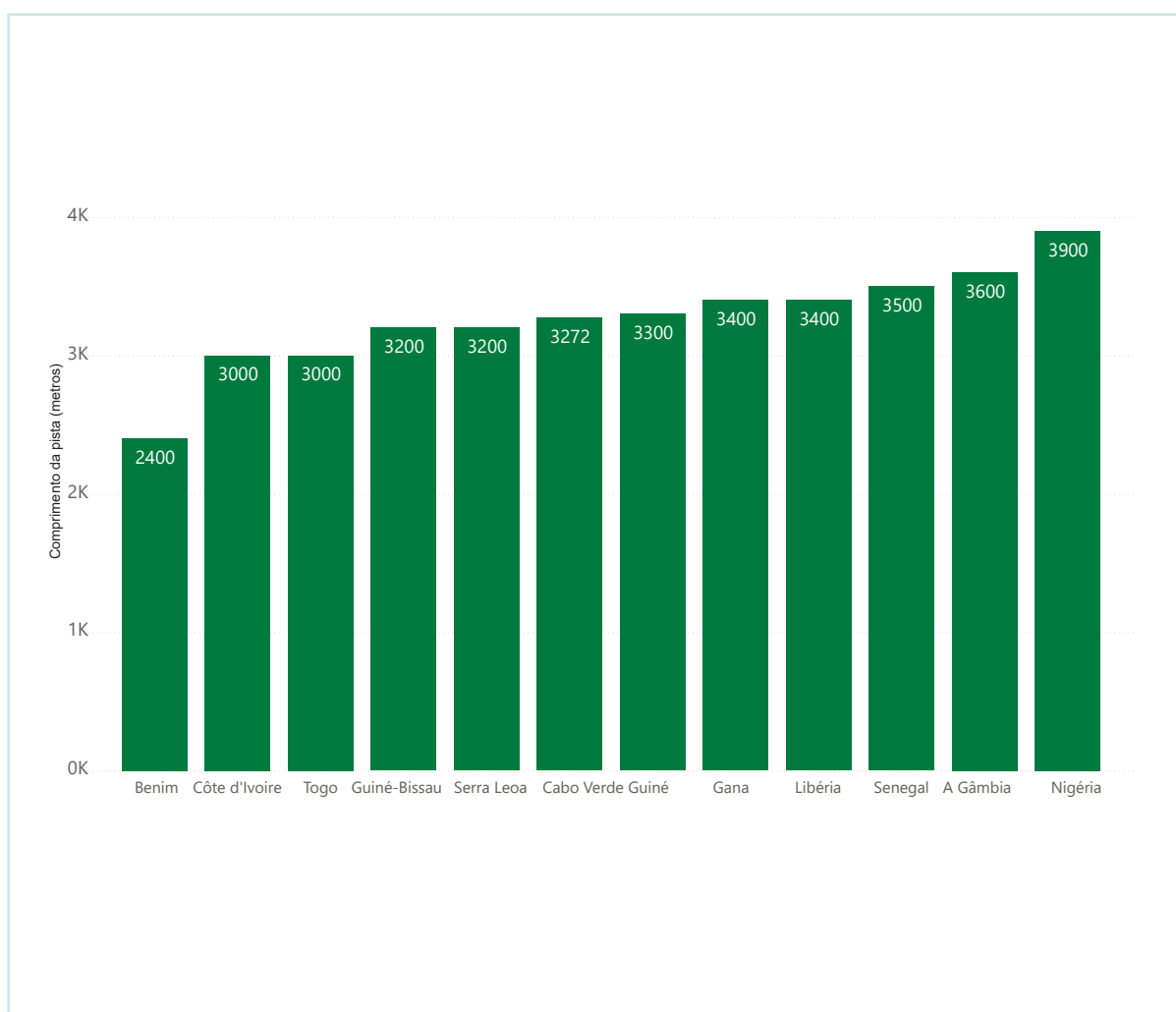
## Infraestruturas aeroportuárias

A região da CEDEAO dispõe de quarenta (40) aeroportos internacionais, mas apenas o Aeroporto Internacional Murtala Mohammed, em Lagos, o Aeroporto Nnamdi Azikwe, em Abuja, e o Aeroporto Internacional Kotoka, em Accra, estão entre os aeroportos mais movimentados de África em termos de passageiros. Em termos de carga, o Aeroporto Internacional Murtala Mohammed, em Lagos, o Aeroporto Internacional Kotoka, em Accra, o Aeroporto Internacional Blaise-Diagne, em Dakar, e o Aeroporto Internacional Félix-Houphouët-Boigny, em Abidjan, são os mais movimentados. As infraestruturas aeronáuticas enfrentam

degradação, riscos aviários, obsolescência de equipamentos e problemas de ocupação. Foram concluídos novos aeroportos no Senegal e muitos estão a ser renovados na Nigéria para melhorar a eficiência.

A Figura 70 mostra capacidade dos principais aeroportos, em termos de comprimento de pista, para receber certos tipos de aviões na região da CEDEAO. Em 2022, a Nigéria tinha o maior comprimento de pista, com 3900 metros, seguida pela Gâmbia com 3600 metros e pelo Senegal com 3500 metros. O Benim (2400 metros), a Côte d'Ivoire (3000 metros) e o Togo (3000 metros) apresentavam os comprimentos de pista mais curtos.

**Figura 70: Comprimento das Pistas nos Estados-membros da CEDEAO em 2022 (em metros)**



Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do AIP ASECNA e da ACI 2022

## Navegação aérea

O espaço aéreo da região da CEDEAO é gerido por organizações como a Agência para a Segurança da Navegação Aérea em África e Madagáscar (ASECNA), com sede em Dakar, que cobre uma vasta área com centros de informação e controlo de voo. A modernização da gestão do tráfego aéreo enfrenta desafios devido a lacunas ao nível dos equipamentos e da formação, o que afeta a qualidade dos serviços de controlo. Problemas de manutenção e a subutilização dos equipamentos prejudicam a eficiência e contribuem para o aumento do preço dos bilhetes

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) incentiva a Navegação Baseada na Performance (NBP) para melhorar a capacidade, a eficiência, a rentabilidade e a segurança, com ênfase nas tecnologias via satélite. A implementação da NBP melhora a navegação aérea, reduz os tempos de voo e o consumo de combustível, e permite uma navegação precisa em áreas remotas. Do ponto de vista económico, a NBP otimiza as rotas, permitindo economias de custos e aumentando a conectividade. A adoção

da NBP é essencial para liberar o potencial do setor de aviação na região da África Ocidental e Central.

## Administração da aviação civil e formação de pessoal

A frota fragmentada da CEDEAO e as capacidades limitadas de manutenção levam a uma subcontratação significativa, criando oportunidades para novas instalações, embora os custos operacionais permaneçam elevados. A privatização da gestão aeroportuária e a liberalização da assistência em escala deram origem a novos prestadores de serviços aéreos. Projetos apoiados pelo Banco Mundial e pelo BAD melhoraram a segurança da aviação civil, tendo a Nigéria e Cabo Verde alcançado o estatuto de categoria 1 da FAA. As companhias aéreas privadas e as entidades privatizadas consolidadas contribuíram para uma melhor conectividade aérea entre os Estados-membros da CEDEAO. Apesar dos progressos realizados, é necessária uma conectividade reforçada, economias de escala e um desenvolvimento sustentável para que o transporte aéreo possa apoiar eficazmente a produtividade económica e a integração regional.



As infraestruturas aéreas potenciais na região da CEDEAO.



O setor do transporte aéreo na região é caracterizado por algumas grandes companhias aéreas estrangeiras que dominam o mercado. Estas companhias estabeleceram redes e recursos que lhes permitem captar uma parte significativa do tráfego de passageiros na CEDEAO. Entre as principais companhias aéreas estrangeiras destacam-se a Air France, British Airways, Lufthansa e Ethiopian Airlines, entre outras, com numerosas rotas e serviços que ligam a região a destinos globais. As companhias aéreas e os agentes de viagens locais enfrentam desafios críticos num ambiente competitivo, sendo necessárias estratégias para melhorar as operações, reforçar a cooperação e fortalecer a indústria aérea local

O Sistema Informatizado de Reservas (SIR) é essencial nos setores das viagens e do transporte aéreo, pois facilita as reservas de voos, a gestão de inventário e a distribuição de tarifas. Na CEDEAO, os principais SIR, como Amadeus, Sabre e Travelport, desempenham um papel importante nas operações dos agentes de viagens. Estes sistemas dão acesso ao inventário e aos preços das companhias aéreas, permitindo que os agentes façam reservas de forma eficiente. No entanto, a dependência destes sistemas internacionais pode criar uma relação de dependência, limitando o poder de negociação e a visibilidade dos agentes locais.

### 3.1.5. Transporte Marítimo

Essencial para a vida e para a economia da comunidade, o domínio marítimo da CEDEAO compreende uma linha costeira diversificada partilhada por 11 dos 15 Estados-membros, bem como vias navegáveis interiores. É rico em biodiversidade e recursos, e sustenta atividades como a pesca, o transporte e o turismo. Os hidrocarbonetos provenientes do domínio marítimo constituem uma fonte importante de receitas para alguns Estados-membros da

CEDEAO. Os países da África Ocidental enfrentam desafios como a sobre-exploração dos recursos, a degradação do meio marinho e a criminalidade marítima (pirataria, contrabando, pesca ilegal, Não declarada e Não regulamentada - (INN), etc.), que dificultam o desenvolvimento económico e a estabilidade.

Medidas eficazes exigem o aproveitamento dos recursos regionais, a união de esforços e a colaboração com as partes interessadas. A Estratégia Marítima Integrada da CEDEAO visa inverter as tendências negativas através da adoção de normas comuns. A natureza transfronteiriça dos recursos marítimos exige uma cooperação regional, nomeadamente devido a conflitos relacionados com o controlo dos recursos. O Tratado Revisto da CEDEAO estabelece as bases para uma estratégia marítima regional que abrange a pesca INN, as atividades extrativas, a proteção do ambiente e a cooperação em caso de catástrofe, em conformidade com os compromissos jurídicos regionais e internacionais.

No que diz respeito à segurança eletrónica costeira, os projetos em curso visam melhorar vários aspetos da segurança, incluindo os sistemas de controlo, vigilância e comunicação nas zonas costeiras. As principais iniciativas são as seguintes:

- **Sistemas de vigilância:** instalação de câmaras e sistemas de vigilância avançados para combater a pirataria, a pesca ilegal e o contrabando ao longo das costas.
- **Iniciativas de Segurança marítima:** esforços de colaboração entre os Estados-membros da CEDEAO para reforçar a segurança através de sistemas eletrónicos de monitorização e de melhores redes de comunicação.

- **Colaboração com organizações internacionais:** estabelecimento de parcerias com entidades como a UE e as Nações Unidas, com o objetivo de reforçar a segurança regional através de financiamentos e transferências de tecnologia
- **Reforço das capacidades:** Formação do pessoal local para a gestão e operação dos sistemas de segurança eletrónica, com vista à sustentabilidade e à eficácia.

### Frotas marítimas

Em 2022, a Libéria ultrapassou o Panamá como o principal Estado de bandeira mundial em termos de tonelagem de arqueação bruta, com a sua frota a atingir 378,3 milhões de toneladas arqueação bruta. A Libéria registou um crescimento de 12,7% na tonelagem dos navios entre 2022 e 2023. A Libéria é o segundo a seguir ao Panamá em número de navios, com a frota de bandeira liberiana a contar com 4.821 navios. O tamanho médio dos navios de bandeira liberiana é de 78.479 toneladas de arqueação bruta. Em termos de valor, a Libéria ocupa a segunda posição com 11,8% dos navios registados, contra 12,9% do Panamá.

A Nigéria é o maior país armador de África. Em termos de frota global, ocupa o 33.º lugar, com 291 navios que totalizam 7,9 milhões de toneladas de arqueação bruta. Em termos de valor dos navios, os navios nigerianos ocupam o 30.º lugar, com uma quota de 0,6% do valor da frota mundial. Em 2022, os navios com bandeira da Libéria, Panamá e Ilhas Marshall representavam coletivamente mais de um terço das emissões mundiais de carbono provenientes do transporte marítimo.

Os navios de bandeira liberiana são responsáveis pelo maior volume de emissões de dióxido de carbono.

### Desempenho do transporte marítimo

A Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA) deverá aumentar o comércio intra-africano em 28% e a procura de transporte marítimo em 62% até 2030. A implementação eficaz da ZCLCA exige investimentos consideráveis em equipamento e infraestruturas de transporte, incluindo cerca de 100 navios adicionais, oferecendo um caminho para uma economia verde em África. O litoral da CEDEAO, que abrange a frente marítima dos Estados-membros, conta com 15 principais portos comerciais com serviço marítimo regular.

O Índice de Conectividade do Transporte Marítimo de Linha (LSCI), elaborado pela CNUCED, mede a integração de um país na rede global de transporte marítimo de linha, refletindo simultaneamente o acesso aos mercados globais para o comércio. Este índice tem em conta fatores como o número de navios, a sua capacidade de transporte, o número de companhias e serviços de transporte marítimo, o tamanho máximo dos navios e o número de países com os quais existe uma ligação direta. O índice é calculado trimestralmente, tendo como ano de referência 2006. O índice mostra que a conectividade da Costa de África (COA) à rede mundial de linhas regulares evoluiu 23,1% ao longo de um período de 10 anos, passando de 13,5 em 2013 para 17,6 em 2022. O índice médio de conectividade para o período 2013-2022 é de 15,5. A desagregação dessa conectividade, para os anos de 2021 e 2022, revela grandes diferenças entre os Estados-membros (Tabela 8).



**Tabela 8:** Classificação dos Estados-Membros da CEDEAO com base no índice de conectividade

País	Índice de conectividade LSCI			
	2006 Ano de referência)	2021	2022	Média 2013–2022
<b>Togo</b>	12,6	36,4	36,8	29,2
<b>Gana</b>	16,2	38,2	37,3	26,7
<b>LSCI &gt;20 &lt;30</b>				
<b>Nigéria</b>	16,0	21,7	23,7	21,8
<b>Côte d'Ivoire</b>	16,3	20,3	23,8	21,8
<b>Benim</b>	11,0	20,4	21,8	17,9
<b>LSCI &gt;10 &lt;20</b>				
<b>Senegal</b>	14,5	17,3	17,8	16,3
<b>LSCI &lt;10</b>				
<b>Guiné</b>	9,2	8,4	9,2	10,0
<b>Serra Leoa</b>	4,5	6,8	7,1	8,2
<b>Libéria</b>	4,5	6,6	6,0	6,9
<b>A Gâmbia</b>	4,2	5,9	5,2	7,1
<b>Guiné-Bissau</b>	4,4	4,5	4,6	4,7
<b>Média LSCI</b>	10,3	16,9	17,6	15,5

**Fonte:** Autor, com base em dados da CNUCED

**Nota:** Índice para Cabo Verde indisponível

Assim, para o ano de 2022, o Gana (37,3) e o Togo (36,8) eram os países mais bem conectados da região. Seguem-se a Côte d'Ivoire (23,8), a Nigéria (23,7) e o Benim (21,8), que beneficiam de uma conectividade relativamente mais forte. Por outro lado, países como a Guiné-Bissau (4,6), a Gâmbia (5,2) e a Libéria (5,9) têm uma conectividade inferior a 6 pontos em 100, o que representa a conectividade mais fraca da região. Assim, com base nos níveis de conectividade (Tabela 8), três (3) grandes grupos de países se destacam: primeiro, o grupo do Gana e do Togo, com uma conectividade superior a 30; em seguida, o segundo grupo composto pela Côte

d'Ivoire, pelo Benim e pela Nigéria, com uma conectividade superior a 20; Por fim, os países menos conectados da região, nomeadamente a Guiné, a Gâmbia, a Serra Leoa, a Libéria e a Guiné-Bissau, com uma conectividade inferior a 10. O Senegal surge isolado com uma conectividade superior a 10, mas inferior a 20.

Esta classificação mostra uma ligeira disparidade entre o nível de desenvolvimento económico dos países (em termos de PIB) e a sua conectividade com as redes marítimas globais regulares. Assim, apesar do seu estatuto de maior economia de África, a conectividade

da Nigéria era inferior à do Togo, Gana e Côte d'Ivoire em 2022. A título de exemplo, a economia da Nigéria é 50 vezes maior que a do Togo, mas o Togo é o país mais conectado a nível marítimo na África Ocidental, logo a seguir à Gana. Além disso, enquanto a Nigéria possui quatro portos comerciais, o Togo tem apenas um. A média do índice de conectividade da região para o ano de 2022 é inferior em 30% à média mundial, ou

seja, 17,6 contra 26,7. Contudo, estes números representam um aumento substancial em comparação com o ano de 2013, onde eram duas vezes inferiores à média mundial. Uma comparação com outras zonas costeiras que apresentam características económicas semelhantes destaca a baixa conectividade da região, mas permite contextualizá-la (Tabela 9).

**Tabela 9: Comparação das Fachadas Marítimas das Sub-regiões Africanas**

	2006	2021	2022	2013-2022
<b>África Ocidental</b>	10,3	16,9	17,6	18,9
<b>África Oriental <sup>1</sup></b>	8,3	13,0	12,7	12,3
<b>África Central <sup>2</sup></b>	9,7	16,0	15,7	15,7
<b>África Austral <sup>3</sup></b>	18,3	29,0	30,3	28,0
<b>África do Norte <sup>4</sup></b>	15,9	29,0	29,1	27,3

Fonte: Dados da CNUCED

A fraca conectividade relativa da região também é evidenciada no ranking de dois países da região, nomeadamente o Gana e o Togo, que figuram entre os cinco (5) países africanos mais conectados em 2022, atrás do Marrocos, do Egito e da África do Sul. No nível mundial, esses dois países da África Ocidental estão classificados no top 25 dos países com os melhores índices LSCI.

### Facilitação das trocas comerciais

A interconectividade entre os sistemas nacionais de gestão aduaneira no seio da CEDEAO é um aspeto crucial, abordado através da integração de regimes de trânsito regionais e internacionais mutuamente reconhecidos.

Esta integração é ainda reforçada pela implementação de mecanismos de garantia do trânsito e pela utilização de soluções digitais, como o Sistema Interligado de Gestão das Mercadorias em Trânsito (SIGMAT) da CNUCED. Por exemplo, os Estados-membros esforçam-se por harmonizar os seus procedimentos aduaneiros, de forma a facilitar a circulação fluida de mercadorias através das fronteiras. Isto implica racionalizar os requisitos documentais e implementar processos padronizados para reduzir atrasos e ineficiências. A digitalização dos procedimentos aduaneiros pode melhorar a exatidão dos dados, reforçar as capacidades de gestão de riscos e aumentar a eficiência operacional.

<sup>1</sup> Sudão, Comores, Djibuti, Somália, Quênia, Tanzânia, Moçambique, Eritreia et Madagáscar

<sup>2</sup> Camarões, RDC, Gabão, Congo, Guiné equatorial e Angola

<sup>3</sup> África do Sul e Namíbia

<sup>4</sup> Mauritânia, Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia e Egito

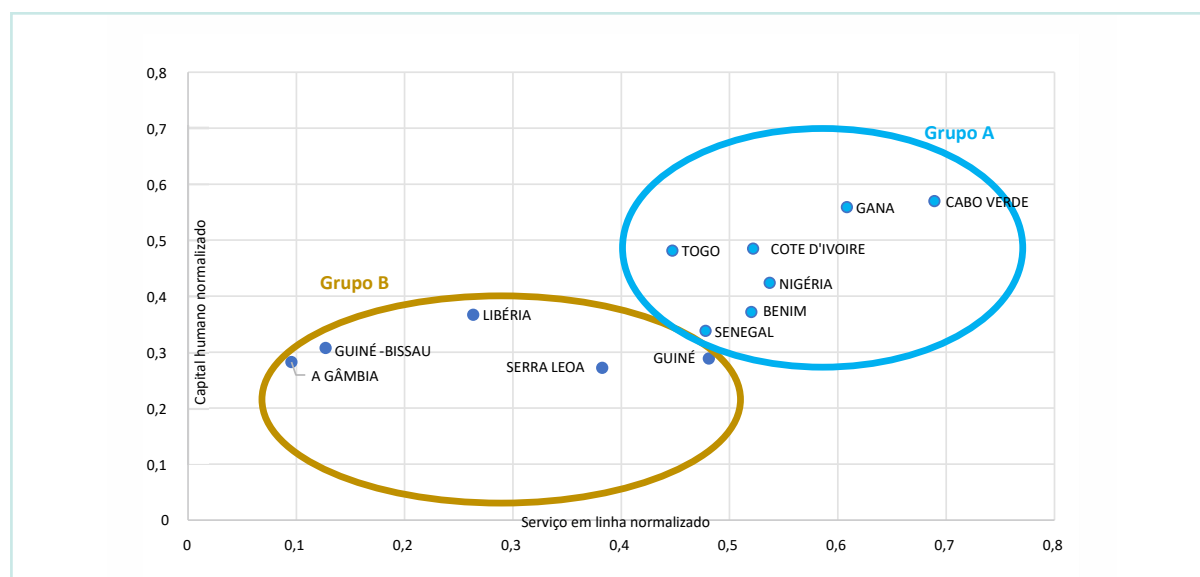


### 3.2. INFRAESTRUTURA DE COMUNICAÇÃO

No seio da CEDEAO, cada Estado-membro possui uma estratégia ou plano de digitalização, e o caminho para uma administração pública totalmente desmaterializada é longo e contínuo. A análise do índice dos serviços mostra que os Estados-membros da CEDEAO podem ser agrupados em duas categorias: os países avançados e os menos avançados (Figura 71). De acordo com a Estratégia de Desenvolvimento do Setor Digital da

CEDEAO de 2024, esta categorização aplica-se tanto à prestação de serviços quanto ao desenvolvimento da infraestrutura básica de telecomunicações. Os grupos são os seguintes: Grupo A: Benim, Cabo Verde, Côte d'Ivoire, Gana, Nigéria, Senegal e Togo; Grupo B: Gâmbia, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria e Serra Leoa. O Grupo A está à frente do Grupo B e distingue-se claramente pelo desenvolvimento de cabos submarinos, pontos de troca de Internet (IXP) e infraestruturas de centros de dados.

**Figura 71:** Índices dos Serviços em Linha e às Pessoas nos Estados-membros da CEDEAO em 2024

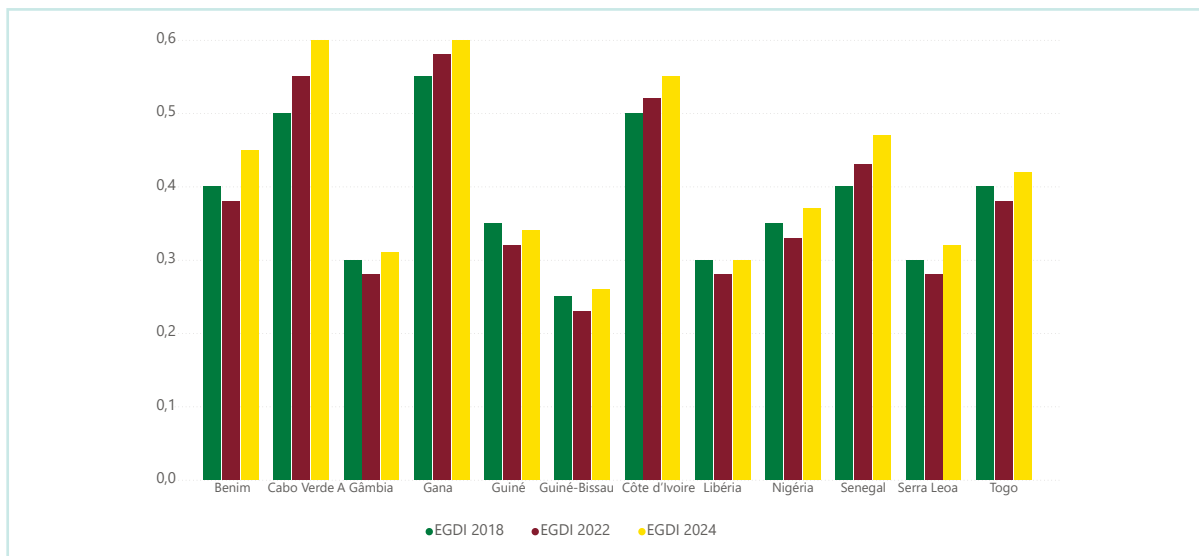


**Fonte:** Índices de serviços online dos Estados-Membros da CEDEAO 2024

Esta categorização confirma a relação entre o nível de infraestrutura disponível e os serviços digitais fornecidos aos cidadãos. É importante considerar os diferentes ritmos e necessidades dessas duas categorias de países para garantir que a adoção de serviços digitais esteja alinhada com o desenvolvimento das infraestruturas e promova o desenvolvimento no interesse de todas as populações, sejam urbanas ou rurais, costeiras ou sahelianas. O inquérito das Nações Unidas sobre a administração em linha

(2024) fornece uma avaliação abrangente do panorama dos serviços administrativos digitais nos 193 países. O inquérito destaca uma tendência significativa de crescimento no desenvolvimento dos serviços administrativos digitais no espaço da CEDEAO, que registou uma melhoria de 28% no Índice de Desenvolvimento da Administração em Linha (EGDI), impulsionada por um crescimento de 125% no Índice de Infraestruturas de Telecomunicações (IIT) entre 2018 e 2024 (Figura 72).

**Figura 72: Índice de Desenvolvimento da Administração Pública em Linha (EGDI) nos países da CEDEAO**



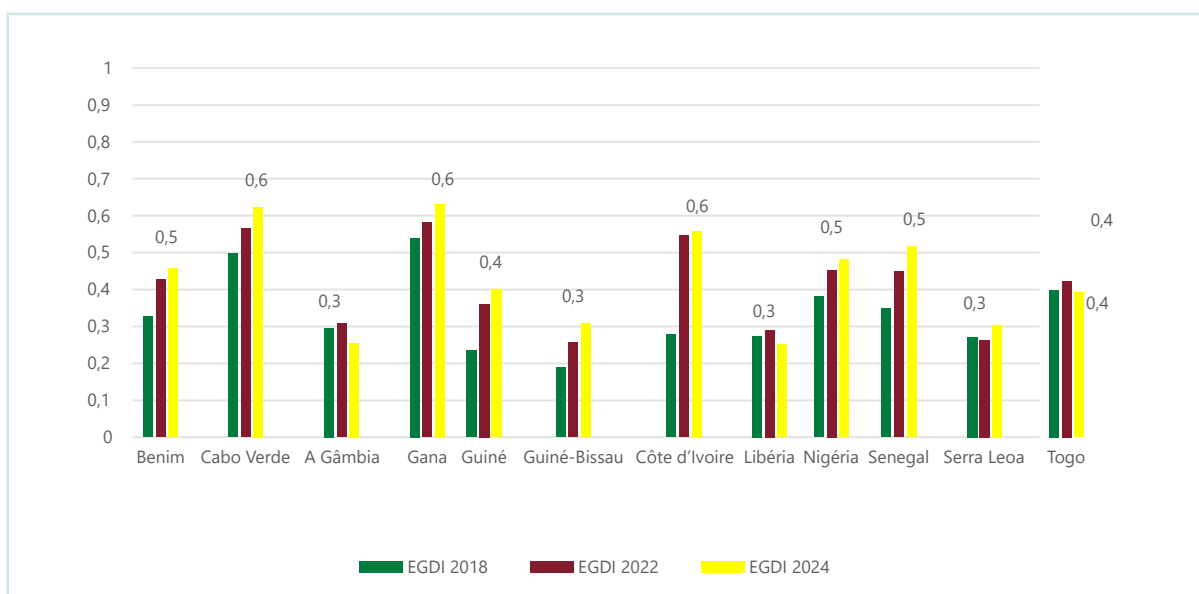
Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Inquérito das Nações Unidas sobre a administração em linha, 2024

### I. Infraestruturas de telecomunicações

A tendência positiva do EGDI é principalmente sustentada pelo investimento em infraestruturas de telecomunicações, como mostra o gráfico do IIT na Figura 73. Os Estados-membros da CEDEAO apresentam níveis de

investimento variáveis nas infraestruturas de telecomunicações. O investimento varia entre um nível baixo de 19% na Libéria e um nível elevado de 377% na Guiné-Bissau, entre 2018 e 2024. O crescimento médio regional de 125% ao longo de 5 anos sublinha a importância que os Estados-membros atribuem a esta infraestrutura.

**Figura 73: Evolução do Índice de Infraestruturas de Telecomunicações nos Estados-membros da CEDEAO de 2018 a 2024)**



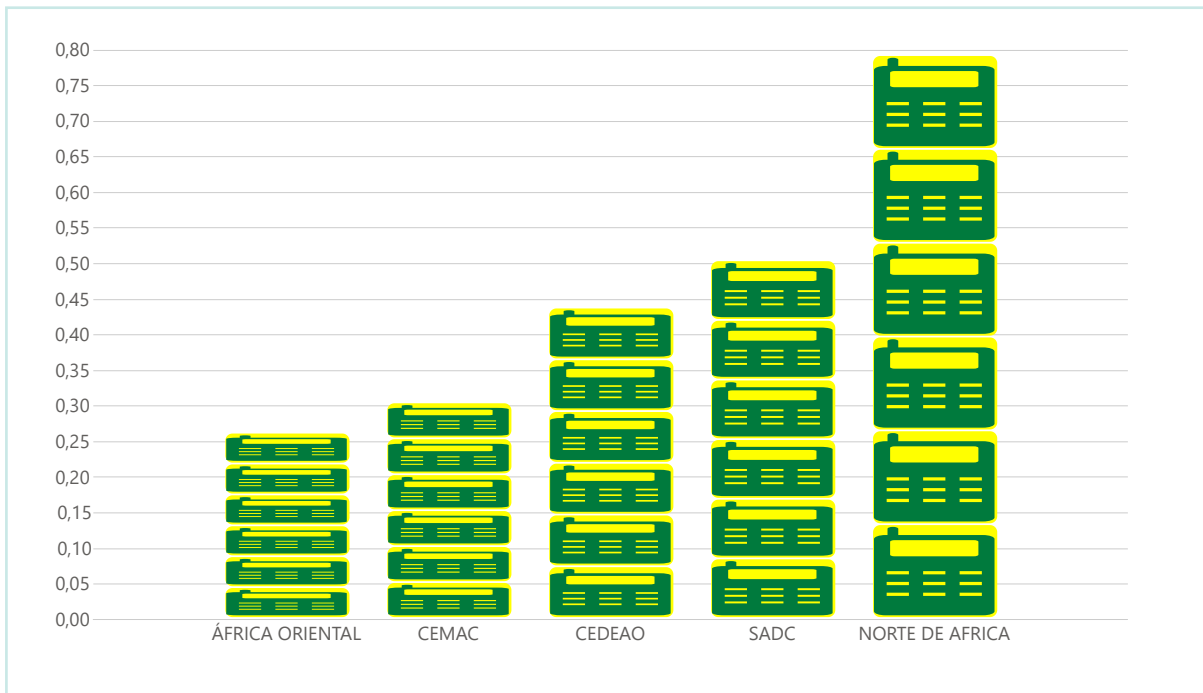
Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Inquérito das Nações Unidas sobre a administração em linha, 2024



No entanto, em comparação com o Norte de África e com a região da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), o espaço da CEDEAO continua atrasado no desenvolvimento da infraestrutura de telecomunicações (Figura 74). A situação atual da infraestrutura das telecomunicações

integra a presença de redes de telefonia móvel, as infraestruturas de banda larga (ligações via satélite, cabos submarinos e redes dorsais), o último quilómetro, com destaque para a fibra ótica até ao domicílio (FTTH) e a presença e a eficácia dos pontos de troca de tráfego (IXP) no espaço da CEDEAO.

**Figura 74:** Comparação em 2024 do Índice de Desenvolvimento das Infraestruturas de Telecomunicações nas Regiões Africanas



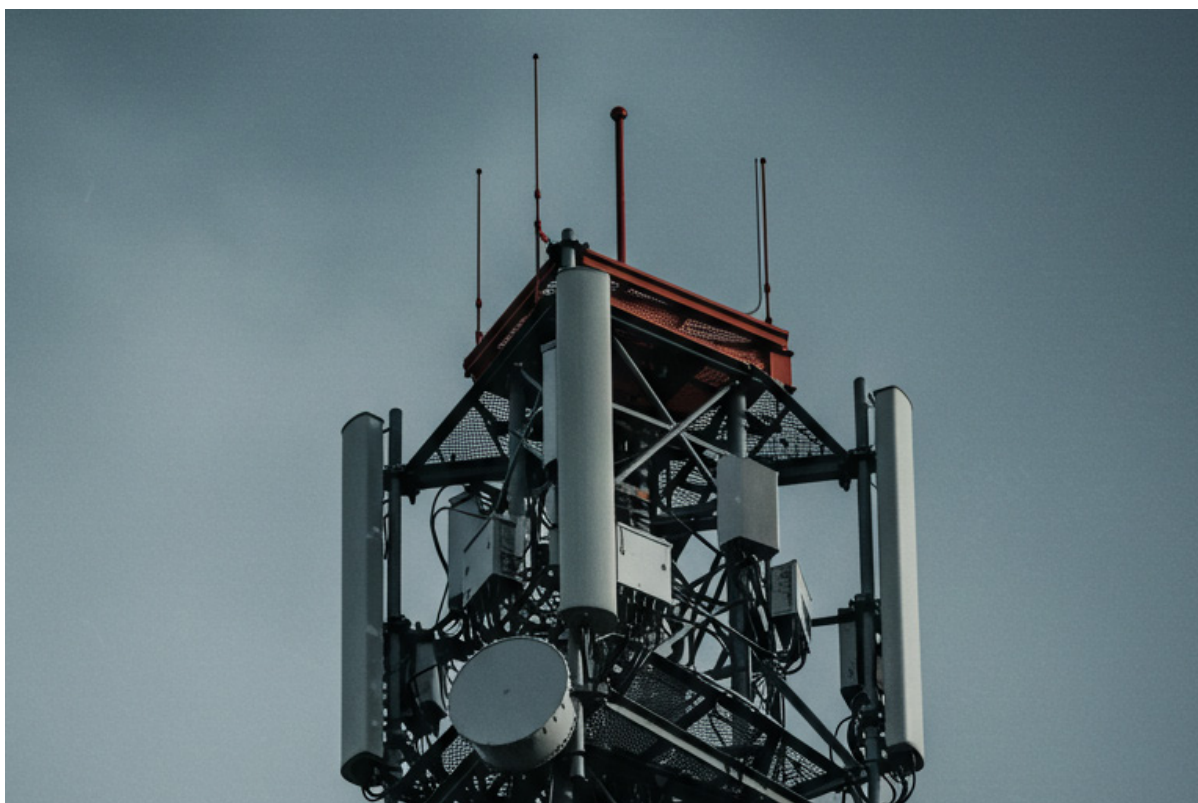
Fonte: A Comissão da CEDEAO com dados do Inquérito das Nações Unidas sobre a administração em linha, 2024

*O crescimento médio regional de 125% ao longo de 5 anos sublinha a importância que os Estados-membros atribuem a esta infraestrutura. No entanto, em comparação com o Norte de África e com a região da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC), o espaço da CEDEAO continua atrasado no desenvolvimento da infraestrutura de telecomunicações*

## II. Redes de telefonia móvel

Todos os Estados-membros da CEDEAO dispõem de redes de telefonia móvel que utilizam as tecnologias 2G, 3G e 4G, sendo que os desenvolvimentos atuais das tecnologias 4G e 5G se concentram nos serviços de dados. As tecnologias obsoletas estão a ser progressivamente abandonadas. Estão em curso atualizações tecnológicas com a tecnologia 4G a cobrir alguns Estados-membros. No entanto, registam-se discrepâncias entre a cobertura 4G disponível e as subscrições 4G na Libéria, Nigéria, Serra Leoa e Togo. Este facto indica que, embora a rede esteja disponível, os indivíduos não se estão a inscrever ao serviço de telemóvel. Segundo a Global System for Mobile Communication Association (GSMA) (2024), isso deve-se em parte à falta de literacia e de competências digitais, bem como a problemas de acessibilidade financeira, nomeadamente ao custo dos aparelhos compatíveis com a Internet.

Embora a tendência mundial seja o desenvolvimento das tecnologias 4G e 5G para a Internet móvel, e a substituição rápida do 2G e do 3G, a cobertura na Costa do Marfim, na Gâmbia, na Guiné e na Guiné-Bissau ainda é amplamente composta por essas tecnologias «antigas». Cabo Verde e o Senegal registaram progressos significativos no acesso à tecnologia móvel, com uma migração expressiva da 3G para a 4G. Segundo o relatório da GSMA (2024), a Gâmbia, o Libéria, o Níger e a Nigéria estão entre os países com défice de cobertura superior a 10%. Este défice representa a população que vive em zonas não cobertas por redes móveis de banda larga (3G, 4G ou 5G). O acesso à Internet na região da CEDEAO faz-se essencialmente através da Internet móvel, com o acesso por telefone fixo a representar, em média, menos de 10% nos Estados-membros da CEDEAO.



Infraestrutura de rede móvel ilustrando as telecomunicações na região da CEDEAO.



**Tabela 10:** Número de Redes de Telemóveis e Utilizadores por Estados-membros da CEDEAO em 2024

Estados membros	Empresas de telemóveis	Assinantes de Linhas Móveis
<b>Benim</b>	SPACETEL BENIN (MTN) SBIN (CELTIS) MOOV AFRICA BENIN	8 489 402 (número de assinantes de telefonia móvel após a eliminação dos cartões SIM múltiplos)
<b>Cabo Verde</b>	CVTELECOM UNITEL T+	590 354
<b>A Gâmbia</b>	GAMCEL AFRICELL QCELL COMIUM	2 680 000
<b>Gana</b>	AT GLO MTN Vodafone	33 380 000
<b>Guiné</b>	ORANGE MTN CELLCOM	14 101 000
<b>Guiné-Bissau</b>	MTN ORANGE	1 885 870
<b>Côte d'Ivoire</b>	MTN CI ORANGE CI MOOV CI	53 601 479
<b>Libéria</b>	LONESTAR CELL MTN ORANGE	1 600 000 (DEC 2021)
<b>Nigéria</b>	AIRTEL 9MOBILE GLOBALCOM MTN	224 412 931
<b>Senegal</b>	ORANGE YAS EXPRESSO Sirius Télécoms Afrique (PROMOBILE) CSU.SA (HAYO)	22 400 205
<b>Serra Leoa</b>	AFRICELL ORANGE QCELL	N / A
<b>Togo</b>	YAS TOGO MOOV AFRICA TOGO (MAT)	7 688 649

Fonte: Reguladores nacionais de telecomunicações

Como mostra a tabela 10, em geral o número de assinantes de serviços móveis representa o número de cartões SIM (Módulo de identidade do assinante) em utilização. A exceção é o Benim, onde o número de assinantes de telefonia móvel é calculado após a eliminação dos cartões SIM múltiplos. Noutros Estados-membros existem quadros jurídicos regionais que promovem a harmonização da abordagem na prestação de determinados serviços essenciais através das redes móveis, para além da voz, dos serviços de mensagens curtas (SMS) e do acesso à Internet. Destacam-se, nomeadamente, a portabilidade do número e o roaming internacional, que são importantes para o conforto de utilização dos clientes, mas que também contribuem para reduzir o custo global do serviço de telecomunicações móveis. Outro serviço em rápido crescimento é o das transferências de dinheiro por telemóvel, que se desenvolveu rapidamente em todos os países do espaço da CEDEAO.

### III. Acordos de itinerância

A possibilidade de os utilizadores de telemóveis se deslocarem facilmente é crucial para aqueles que viajam entre Estados membros. A CEDEAO promove o objetivo da livre circulação através do Regulamento C/REG.21/12/17 relativo à itinerância nas redes públicas de comunicações móveis na região da CEDEAO de 2017. Embora os acordos de roaming sejam celebrados entre os operadores de telecomunicações móveis, a CEDEAO recomenda fortemente a celebração de acordos entre os Estados-membros ao nível das respetivas Autoridades Nacionais de Regulação (ANR). Estes processos estão em curso desde 2022. A cobertura de banda larga da população aumentou, com uma redução dos custos das telecomunicações graças a uma colaboração efetiva entre todos os Estados-membros da CEDEAO (Caixa 7).

#### Caixa 7: A Libéria, a Gâmbia e a Serra Leoa assinam um acordo

*O acordo sobre a itinerância foi estabelecido pelos governos da Libéria, da Gâmbia e da Serra Leoa, que assinaram um protocolo de entendimento com o objetivo de reduzir os custos das telecomunicações através da melhoria dos serviços de itinerância. O acordo, que abrange os serviços de voz, SMS e dados, deverá começar a ser implementado de forma progressiva a partir de 2 de maio de 2025, permitindo que os viajantes da Libéria para a Serra Leoa recebam chamadas gratuitamente, façam chamadas, enviem SMS e utilizem dados móveis a tarifas locais, sem necessidade de adquirir um novo cartão SIM. A partir de 1 de julho, os cidadãos da Libéria e da Gâmbia também poderão usufruir de benefícios semelhantes, sem incorrer em custos adicionais de itinerância internacional. No total, cerca de 16 milhões de pessoas vivem nos três países.*

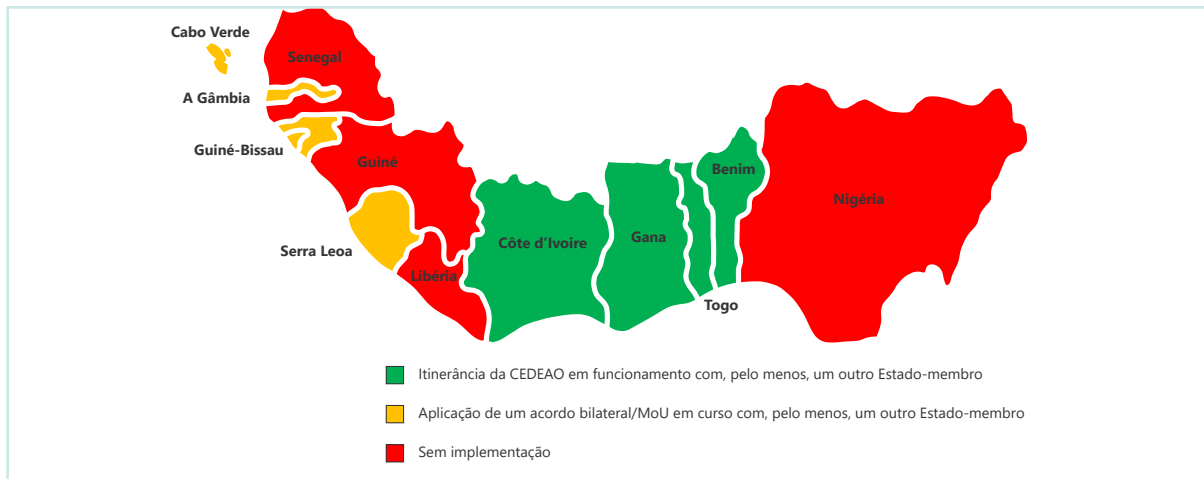
*De acordo com o Oracle News Daily da Libéria, a iniciativa, liderada pela Autoridade das Telecomunicações da Libéria (LTA) em colaboração com a Autoridade Nacional das Comunicações da Serra Leoa e a Autoridade Reguladora dos Serviços Públicos da Gâmbia, visa promover o crescimento económico e facilitar a comunicação entre os cidadãos que viajam entre os três países. Ainda há um longo caminho a percorrer antes que todos os cidadãos da África Ocidental possam deslocar-se livremente sem enfrentar custos acrescidos. No entanto, o presidente da LTA, Abdullah Kamara, foi citado após a assinatura como tendo declarado: «Com estes protocolos de entendimento, estamos a dar passos decisivos rumo à implementação do regulamento da CEDEAO sobre a itinerância na região, uma iniciativa que visa eliminar os elevados custos de itinerância.» A mudança está, sem dúvida, a caminho. Entre os vários acordos em crescimento em África, o Gana implementou no ano passado a itinerância gratuita com o Benim e o Togo, e 2023 assistiu a um acordo entre o Senegal e a Mauritânia.*

**Fonte:** Telecom Business News

<https://search.app/aoGQEFuGphXoNizw5>



**Figura 75: Acordo de itinerância entre as Autoridades Reguladoras Nacionais na região da CEDEAO**

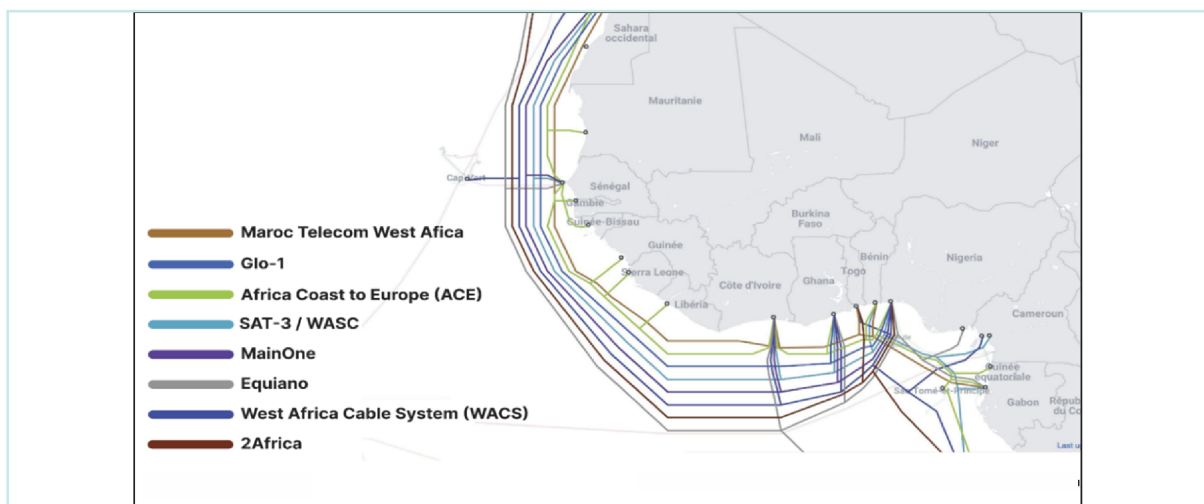


**Fonte:** Relatório de Progresso sobre a Implementação do Regulamento C/Reg.21/12/17 sobre Roaming em Redes Públicas de Comunicação Móvel no espaço CEDEAO (outubro de 2024)

A situação atual da itinerância no espaço da CEDEAO evidencia uma lentidão na implementação dos acordos bilaterais entre as Autoridades Nacionais de Regulação (ANR) e dos acordos entre os operadores de telecomunicações móveis (Figura 75). No que respeita às redes de telefonia fixa, o relatório estatístico regional de 2023 revela que mais de 1,2 milhão de pessoas estão subscritas a serviços de telefonia fixa, com uma taxa de penetração de apenas 0,4 %. Este valor é significativamente inferior ao dos cerca de 372 milhões de subscrições à telefonia móvel registadas em

2023. A taxa de penetração da telefonia fixa manteve-se estagnada em 2022 e 2023. No âmbito das redes de banda larga, a análise dos cabos submarinos mostra que os Estados-membros com uma fachada marítima sobre o oceano Atlântico beneficiam de acesso direto a pelo menos um cabo submarino. O Benim, Cabo Verde e o Togo são servidos por três (3) cabos submarinos cada; o Gana é servido por quatro (4) cabos submarinos; a Côte d'Ivoire e o Senegal são servidos por cinco (5) cabos submarinos cada; a Nigéria é servida por oito (8) cabos submarinos.

**Figura 76: Mapa do Ponto de Amarração dos Cabos Submarinos na CEDEAO**

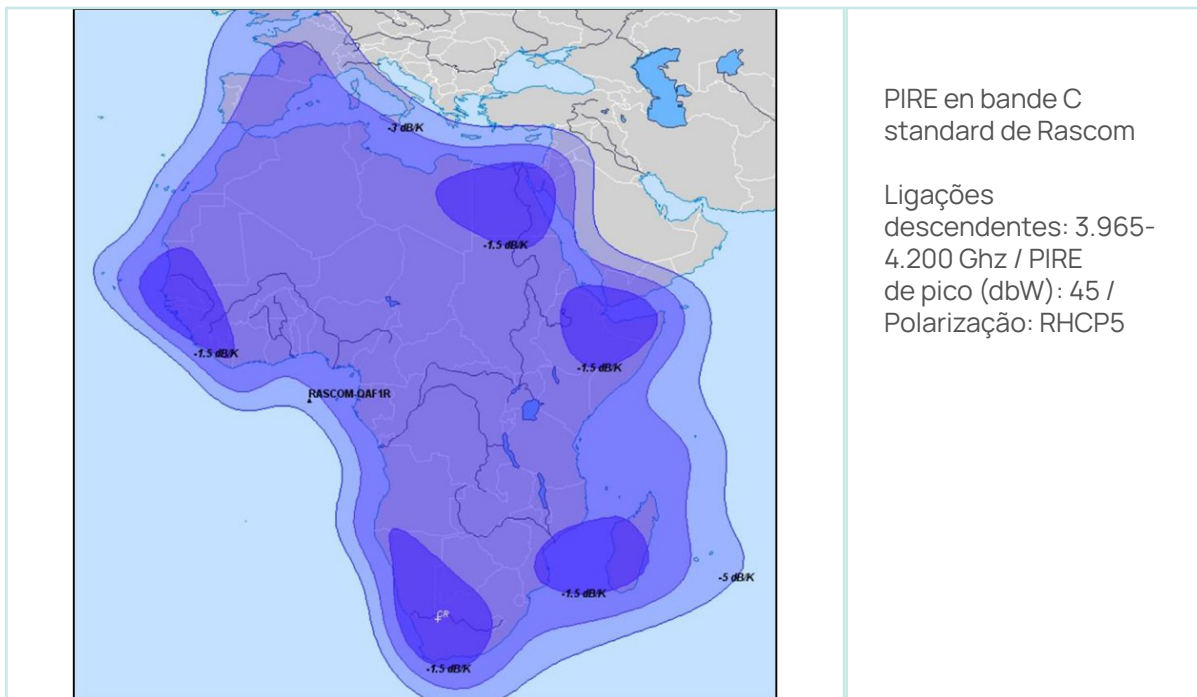


**Fonte:** TeleGeography

Doze (12) empresas de cabos submarinos, com trinta e sete (37) pontos de amarração, atravessam a região, o que eleva a capacidade total de amarração para 613,12 terabytes (ver figura 76). As empresas são as seguintes: Africa Coast to Europe (ACE); South Atlantic 3/West Africa Submarine Cable (SAT-3/WASC); WACS, Main One, Maroc Telecommunication West Africa Submarine Cable; Senegal Horn of Africa Regional Express (SHARE); Equiano, 2Africa, GLO -1 – Globacom-1; ATLANTIS-2; Ella Link; Nigeria-Cameroon Submarine Cable System (NCSCS).

No que diz respeito às redes de satélites de banda larga, a comunicação por satélite continua a ser utilizada, especialmente como sistema de backup e em áreas rurais com serviços insuficientes. Os principais fornecedores de serviços de satélite são: RASCOMSTAR foi criado por 45 países africanos que partilham a mesma visão de aproveitar os benefícios económicos e sociais das telecomunicações para toda a África (Figuras 77 e 78). Os serviços fornecidos são os seguintes: aluguer de banda larga por satélite; FlexSat (VSAT Internet); DomSat: solução de rede privada e dedicada para terminais de abertura muito pequena (VSAT); Televisão e radiodifusão; e ligação por GSM.

**Figura 77: PIRE de Banda C Padrão RASCOM**



Fonte: Site web de RASCOM

Para Rascomstar, os teleports estão localizados em Nairobi, Douala e Trípoli e não estando nenhum situado num Estado-membro da CEDEAO, o que cria uma dependência fora da região. Starlink, um novo ator entrou nos mercados de vários países membros, fornecendo serviços de acesso (diretamente

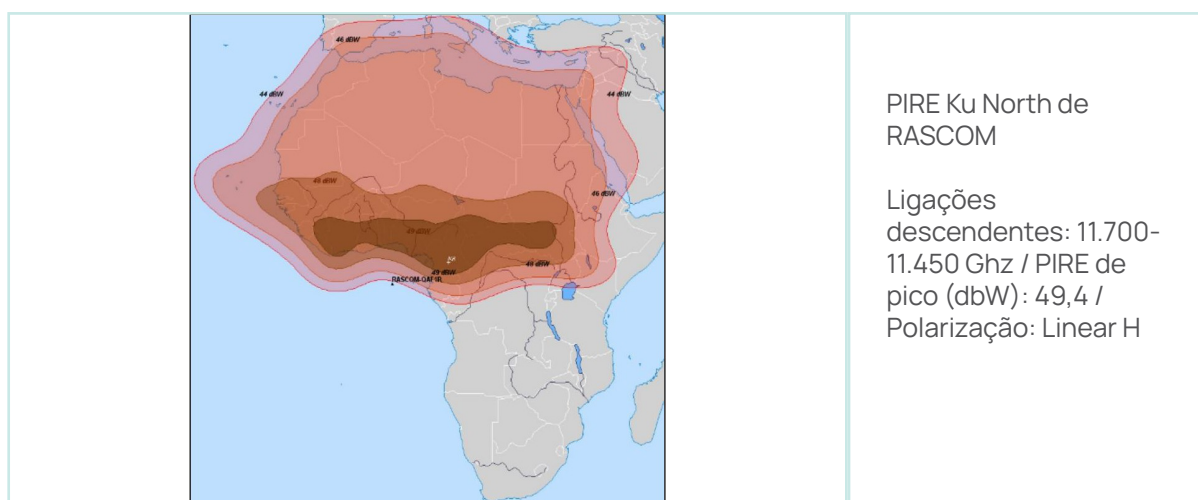
para empresas e usuários individuais), mas a sua integração nas soluções nacionais de rede dorsal de banda larga ainda não foi anunciada. Eutelsat é um operador que assegura a difusão em modo DTH (difusão direta), cobrindo a África subsaariana por satélite. O 16° East alberga a sede regional da difusão direta para a África



Ocidental e Central, e constitui um ponto de acesso de referência para a África francófona. Na África Ocidental, a Intelsat fornece serviços de difusão para 39,9 milhões de lares subscritos à televisão, 6,2 milhões de lares subscritos à televisão paga por difusão direta (DTH) e 3,5 milhões de lares subscritos à televisão

gratuita por difusão direta. (Dataxis Intelligence 2020). A Intelsat cobre toda a África, e, mais particularmente, a África Ocidental, com vários satélites geoestacionários. Iridium e Inmarsat também fornecem comunicações via satélite no espaço marítimo.

**Figura 78: PIRE na Banda Ku North de RASCOM**



Fonte: Site web de RASCOM

As redes terrestres de banda larga implicam o desenvolvimento de redes nacionais/domésticas de banda larga que são cruciais para a inclusão digital. Foram feitos progressos consideráveis nos Estados-membros da CEDEAO, e essas redes são frequentemente geridas por operadores nacionais. Operadores de telecomunicações móveis e intervenientes privados, como a CSquare na Libéria ou a LEBARA no Gana, estão a implantar redes. No entanto, essas redes nacionais de banda larga não contribuem suficientemente para o surgimento de uma rede terrestre de banda larga intrarregional da CEDEAO (Tabela 11). Por outro lado, operadores multinacionais, como a Orange com a sua rede Djoliba<sup>4</sup>, estão a desenvolver dorsais transnacionais que ligam vários países.

*Essas redes nacionais de banda larga não contribuem suficientemente para o surgimento de uma rede terrestre de banda larga intrarregional da CEDEAO*



<sup>4</sup> A rede da Orange com Djoliba liga 8 países utilizando uma combinação de cabos submarinos e cabos de fibra ótica terrestres: Senegal, Mali, Burkina Faso, Gana, Nigéria, Guiné, Costa do Marfim e Libéria.

**Tabela 11: Redes Terrestres de Banda Larga nos Estados-membros da CEDEAO**

<b>País</b>	<b>Quilómetro de fibra ótica 2022</b>	<b>Secção de rede</b>	<b>Comentários</b>
<b>Benim</b>	2 700	Dorsal (incluindo 218 km metropolitano) (2024)	Projeto PDI2T em 2018 + projeto PDRHD 2022-2024
<b>Cabo Verde</b>	1 672	Dorsal com cabo terrestre e submarino (2018)	Em 2002, a rede principal da União Europeia atingiu 803,5 km de cabos submarinos e 868,2 km de cabos terrestres.
<b>Côte d'Ivoire</b>	22 482	Dorsal + link secundário + Acesso	Número global somando a fibra ótica de todos os operadores: ORANGE 11.980 km, MTN 4.509 km, MOOV 3.801 km, AWALE 2.187 km, ANSUT 2.000 km.
<b>A Gâmbia</b>	1 367	Dorsal (nacional + privado)	Dorsal de fibra ótica
<b>Gana</b>	12 984	Dorsal, link secundário e acesso	Não foram encontradas informações sobre o funcionamento da dorsal
<b>Guiné</b>	4 400	Dorsal nacional	Dorsal nacional concluído em 2020 e concebida pela Huawei
<b>Guiné-Bissau</b>			- Sem Dorsal de fibra ótica
<b>Libéria</b>	522	Dorsal (exclusivamente privado)	Dorsal em fibra ótica
<b>Nigéria</b>	49 637	Dorsal + ACESSO	Fibra terrestre implementada por diferentes operadores
<b>Senegal</b>	5 663	Dorsal (2018)	Dorsal em fibra ótica implantada pela Sonatel com 4.567 km e pela Free (SENTEL) com 1.096 km, acrescidos de mais 3.000 km adicionais implantados pela SENELEC, mas ainda não comercializados.
<b>Serra Leoa</b>	1010	Dorsal	1 010 km de dorsal em fibra ótica no interior do país ligam a maioria das grandes cidades.
<b>Togo</b>	2 410	Dorsal (nacional + privado)	Dorsal em fibra ótica

**Fonte:** Estratégia de Desenvolvimento do Setor Digital para o espaço (CEDEAO, 2024)

Os Pontos de Troca de Tráfego Internet (IXP) são implementados por todos os Estados-membros da CEDEAO, exceto a Guiné-Bissau e a Serra Leoa, com um total de 15 IXP locais a funcionar na região. À medida que o tráfego de dados aumenta, impulsionado pelo vídeo, os IXP permitem poupar largura de banda ao manter o tráfego a nível local. Os centros de dados e as plataformas na nuvem devem ser facilmente acessíveis ao público/alvo populacional. O acesso ao conteúdo inclui não apenas os canais de distribuição do mesmo (acesso aos centros de dados), mas também a possibilidade de aceder com os terminais

adequados, a um custo acessível e com o mínimo de conhecimentos necessários para utilizar esses dispositivos. Os centros de dados certificados nos países desempenham um papel essencial, pois podem tornar o acesso ao processamento e armazenamento de dados mais seguro, mais económico e mais rápido (ver Tabela 12). Apesar das novas infraestruturas de centros de dados construídas nos últimos 5 anos, destinadas principalmente à administração pública, existe ainda uma escassez de capacidades seguras de armazenamento e processamento no espaço da CEDEAO.



A computação em nuvem é um elemento-chave na evolução do panorama digital (CNUCED, 2013). Permite aos utilizadores o acesso a recursos escaláveis e flexíveis de armazenamento e processamento de dados, bem como à difusão de vídeos e música. As empresas e os particulares estão a abandonar os servidores locais e a migrar para as plataformas em nuvem (CLOUD)

devido à facilidade de aquisição e utilização. Uma das características determinantes do armazenamento em nuvem é a transferência de grandes volumes de dados para centros de dados pertencentes a terceiros, muitas vezes controlados por um número reduzido de empresas de grande dimensão.

**Tabela 12: Centros de Dados e outras Plataformas de Infraestruturas na CEDEAO**

País	Centro de dados do governo / plataformas em nuvem disponíveis	Plataforma nacional de PKI disponível	Identificação Única Fundamental Disponível	CSIRT Nacional Disponível
Benim	Sim	Sim	Sim	Sim
Cabo Verde	Sim	No	Sim	Não
Côte d'Ivoire	Sim	Sim	Em curso	Sim
A Gâmbia	Sim, mais limitado	No	Sim	Sim
Gana	Não, mas planeado (2025)	Sim	Sim	Sim
Guiné	Não, Em curso	Não	Não	Sim
Guiné-Bissau	Não	Não	Não	Não
Libéria	Sim	Não	Sim	Não
Nigéria	Sim	Sim	Sim	Sim
Senegal	Sim	Não	Em curso	Sim
Serra Leoa	Não	Não	Sim	Sim
Togo	Sim	Não	Em curso	Sim

Fonte: Plano Estratégico Digital da CEDEAO para 2024-2027

#### IV. Outras plataformas digitais

A expansão das plataformas digitais está diretamente ligada à sua capacidade de recolher, partilhar, analisar e rentabilizar dados digitais, abrangendo atividades que vão desde a pesquisa na Internet, o acesso a portais de serviços e redes sociais, até ao armazenamento em nuvem e ao comércio eletrónico. Entre outras plataformas digitais fundamentais que cada governo deveria dispor, destacam-se:

- Uma **plataforma de infraestrutura de chave pública (PKI)**. Permitindo ao governo desempenhar o papel fundamental de entidade de confiança para os serviços digitais de confiança, que estão prestes a expandir-se rapidamente por toda a parte,

nomeadamente no espaço CEDEAO.

- Uma **base de dados biométricos** da população. Num contexto em que se estima que cerca de 500 milhões de pessoas em África vivem sem qualquer forma de identificação legal (certidão de nascimento ou cartão de identidade nacional), o uso de formas digitais de identificação tornou-se uma necessidade, devido à sua relativa facilidade, baixo custo e conveniência em comparação com os sistemas analógicos. Para além de serem consideradas uma forma de alcançar vários objetivos políticos, os cartões de identidade digitais são vistos como essenciais para a implementação bem-sucedida da Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA).

Muitos Estados-membros iniciaram a construção e a exploração de uma plataforma deste tipo. Estão em curso numerosos projetos no Benim, na Côte d'Ivoire, na Guiné e no Togo, no âmbito do programa de Identificação Única para a Inclusão na África Ocidental (WURI). A Nigéria possui uma base de dados biométrica operacional e continua a expandi-la para abranger toda a população. O Gana dispõe de um sistema nacional de identificação (NIS) integrado, multissetorial e polivalente». A

plataforma de interoperabilidade permite o intercâmbio seguro e autorizado de dados no âmbito da administração pública e também em benefício dos serviços prestados pelo sector privado aos clientes. Esta plataforma é essencial para a adoção do princípio dos dados armazenados uma única vez e para o funcionamento dos serviços eletrónicos para os cidadãos. A plataforma integra a cibersegurança e o portal de serviços com diferentes níveis de centralização.

**Tabela 13: Portal de Serviços em Linha Disponível em alguns Estados-membros da CEDEAO**

País	Link para o portal de serviços em linha
<b>Benim</b>	<a href="https://service-public.bj/">https://service-public.bj/</a>
<b>Cabo Verde</b>	<a href="https://e-portaldef.gov.cv/web/guest/">https://e-portaldef.gov.cv/web/guest/</a>
<b>Gana</b>	<a href="https://www.ghana.gov.gh/">https://www.ghana.gov.gh/</a>
<b>Côte d'Ivoire</b>	<a href="https://servicepublic.gouv.ci/">https://servicepublic.gouv.ci/</a>
<b>Libéria</b>	<a href="https://eliberia.gov.lr/services/">https://eliberia.gov.lr/services/</a>
<b>Nigéria</b>	<a href="https://services.gov.ng/">https://services.gov.ng/</a>
<b>Togo</b>	<a href="https://service-public.gouv.tg/">https://service-public.gouv.tg/</a>

Fonte: Sites web dos Estados-membros

## V. Radiodifusão

Todos os Estados-membros da CEDEAO comprometeram-se a fazer a transição para a Televisão Digital Terrestre (TDT), com um prazo inicialmente fixado para 2017, mas que ainda não foi cumprido. A TDT tem como objetivo fornecer programas de melhor qualidade, nomeadamente com transmissões em alta definição (HD), e libertar espectro que será comercializado junto dos operadores de telecomunicações móveis. Segundo dados da União Internacional das Telecomunicações (UIT), em maio de 2023, apenas três Estados-membros da CEDEAO (Côte d'Ivoire, Guiné-Bissau e Libéria) tinham concluído a transição da radiodifusão analógica para a TDT. O Benim

lançou o seu serviço de TDT a 17 de fevereiro de 2024, com cobertura nacional, e abandonou a radiodifusão analógica em agosto de 2024. O projeto está em curso noutros Estados-membros.

## VI. Serviços digitais

O objetivo do desenvolvimento de uma infraestrutura digital robusta, conforme descrito acima, é apoiar e garantir a interoperabilidade das plataformas digitais que fornecem serviços em linha às administrações públicas, às organizações e aos cidadãos/clientes. Os serviços de administração pública eletrónica são diversos e variam de um Estado-membro para outro.



**Tabela 14: Serviços de Administração em Linha nos Estados-membros da CEDEAO em 2024**

País	Portal de balcão único	Portal operacional do sistema fiscal	Portal de pagamento o em linha	Portal de serviços em linha do sistema operacional das alfândegas	Portal de dados abertos	E-Visa
<b>Benim</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Cabo Verde</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Côte d'Ivoire</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>A Gâmbia</b>	Não	Sim	Não	Não	Não	
<b>Gana</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	
<b>Guiné</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Não	Sim
<b>Guiné-Bissau</b>	Não	Sim	Sim	Em construção	Não	
<b>Libéria</b>	Em reconstrução	Sim	Sim	Sim	Não	
<b>Nigéria</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim
<b>Senegal</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	
<b>Serra Leoa</b>	Não	Sim	Não	Não	Sim	Sim
<b>Togo</b>	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim	Sim

Fonte: Estratégia de Desenvolvimento do Sector Digital para a região da CEDEAO (2024) Preliminar

O **portal de balcão único** permite às autoridades públicas harmonizarem a sua interface digital com os cidadãos, residentes e não residentes. Obriga os diferentes setores governamentais a trabalharem numa mesma plataforma, evitando assim operações isoladas e esforços redundantes. Tendo em conta a dependência dos Estados-membros da CEDEAO em relação às receitas fiscais, não surpreende que todos disponham de um portal operacional do sistema fiscal. Estes portais permitem que indivíduos e organizações paguem os seus impostos e coimas em linha. Alguns portais apresentam também faturas normalizadas, o que contribui para melhorar a cobrança do IVA. A interoperabilidade destes portais com outras bases de dados nacionais, como as bases de dados de identificação de pessoas ou os registos comerciais e de sociedades, facilita e acelera os controlos. Várias empresas de agregação de pagamentos

operem no espaço da CEDEAO, alguns Tesouros Nacionais optaram por gerir os seus próprios portais de pagamento em linha, permitindo pagamentos diretos para as contas do Tesouro.

**Os portais de serviços em linha do sistema aduaneiro** ou portais de balcão único dedicados aos serviços digitais das alfândegas, desempenham um papel crucial nos esforços para aumentar as receitas aduaneiras, erradicando a corrupção e as práticas não convencionais. A maioria dos Estados-membros dispõe de um portal deste tipo, enquanto os três restantes – a Gâmbia, a Guiné-Bissau e a Serra Leoa – encontram-se na fase de implementação. Os portais de dados abertos oferecem ao público e a outras entidades governamentais uma plataforma de acesso a dados governamentais não confidenciais e fiáveis.

**Tabela 15: Link de Acesso aos Dados Abertos dos Governos na região da CEDEAO**

País	Sítios de dados abertos do governo
<b>Benim</b>	<a href="https://benin.opendataforafrica.org">https://benin.opendataforafrica.org</a>
<b>Cabo Verde</b>	<a href="https://caboverde.opendataforafrica.org">https://caboverde.opendataforafrica.org</a>
<b>Côte d'Ivoire</b>	<a href="https://data.gouv.ci">https://data.gouv.ci</a>
	<a href="https://cotedivoire.opendataforafrica.org">https://cotedivoire.opendataforafrica.org</a>
<b>A Gâmbia</b>	<a href="https://gambia.opendataforafrica.org">https://gambia.opendataforafrica.org</a>
<b>Gana</b>	<a href="https://ghana.opendataforafrica.org">https://ghana.opendataforafrica.org</a>
<b>Guiné</b>	<a href="https://guinea.opendataforafrica.org">https://guinea.opendataforafrica.org</a>
<b>Guiné-Bissau</b>	<a href="https://guinebissau.opendataforafrica.org">https://guinebissau.opendataforafrica.org</a>
<b>Libéria</b>	<a href="https://liberia.opendataforafrica.org">https://liberia.opendataforafrica.org</a>
<b>Nigéria</b>	<a href="https://nigeria.opendataforafrica.org/">https://nigeria.opendataforafrica.org/</a>
<b>Senegal</b>	<a href="https://geosenegal.gouv.sn">https://geosenegal.gouv.sn</a>
<b>Serra Leoa</b>	<a href="https://sierraleone.opendataforafrica.org">https://sierraleone.opendataforafrica.org</a>
<b>Togo</b>	<a href="https://geodata.gouv.tg">https://geodata.gouv.tg</a>
	<a href="https://opendata.gouv.tg/">https://opendata.gouv.tg/</a>

*Open Data for Africa* é uma plataforma em linha desenvolvida pelo Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) com o objetivo de promover a transparência, o acesso a dados e a tomada de decisões com base em evidências em África.

Fonte: BAD / Open Data for Africa

Alguns Estados-membros implementaram com êxito o projeto de dados abertos para promover a transparência e o investimento direto estrangeiro, fornecendo dados fiáveis para apoiar as decisões comerciais. A aplicação e-VISA é uma ferramenta global para facilitar a circulação de pessoas. A maioria dos Estados-membros dispõe da sua própria aplicação, por vezes desenvolvida internamente. Embora as pessoas que viajam no espaço da CEDEAO não necessitem de visto, esta aplicação é crucial para a nossa diáspora e para as trocas intra-africanas. Além disso a assinatura eletrónica constitui um método seguro e preciso de identificação do signatário durante uma transação. As assinaturas eletrónicas constituem um elemento-chave dos serviços de confiança digital, que também integram os certificados eletrónicos, os selos eletrónicos e a marca temporal digital. Estão a tornar-se uma

ferramenta quotidiana nas transações digitais e são fundamentais para o desenvolvimento do comércio eletrónico.

No que diz respeito a outras tecnologias digitais disruptivas, constata-se que os Estados-membros estão a lançar-se nessas tecnologias ao seu próprio ritmo, através do sector privado ou público, começando por projetos-piloto ou estudos aprofundados. A Internet das Coisas (IoT) está a ganhar terreno com casos de utilização específicos, impulsionados principalmente pelo setor privado. A Inteligência Artificial (IA) revela-se um elemento central nas políticas nacionais de desenvolvimento, pelas suas implicações em matéria de regulação, economia digital, capital humano, formação, investigação, cooperação e inovação.



A CEDEAO alberga várias empresas que utilizam a IA para impulsionar a inovação e o crescimento económico. Entre elas destacam-se a TelOne e a NetOne, apoiadas por investimentos governamentais, pelo seu papel na implantação de infraestruturas digitais. Outras empresas como a M-Pesa, Airtel Money, EcoCash, Paystack, Fedapay, Kkiapay e Flutterwave estão a revolucionar o panorama financeiro africano através de sistemas de pagamento móvel potenciados por IA. Um outro domínio de aplicação da IA é a aprendizagem e a tradução para dialetos locais, que contribuem para o desenvolvimento cultural dos Estados membros. No espaço da CEDEAO, a IA está a penetrar em todos os sectores económicos, dado que várias aplicações empresariais estão a ser atualizadas com tecnologia de IA com o objetivo de aumentar o desempenho.

#### **4. IMPACTOS DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÃO NO DESEMPENHO SOCIOECONÓMICO DO ESPAÇO CEDEAO**

##### **4.1. IMPACTO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES**

A avaliação de impacto centra-se na melhoria prevista dos 14 162 km de corredores rodoviários da CEDEAO e nos impactos esperados em vários domínios do crescimento económico, do comércio regional e da facilitação



Um profissional beneficiando dos serviços digitais na região da CEDEAO.

**Tabela 16: Período de Implementação Previsto para a Infraestrutura Rodoviária de 2020 a 2030**

Corredor rodoviário No	Descrição do projeto	Tipo de intervenção	Comprimento do projeto (km)	Custo estimado do projeto (em milhões de dólares EUO)	Comprimento total do corredor (em km)	Porcentagem atual em bom estado	Melhoria prevista da percentagem em bom estado	*Troços adicionais de duas faixas (em km)	Volume geral de mercadorias em 2020 (em milhares de toneladas métricas)	Volume geral de mercadorias / ano em 2030 (em milhares de toneladas métricas)	Volume geral de mercadorias / ano em 2040 (em milhares de toneladas métricas)
<b>Período de implementação previsto 2020 - 2025</b>											
1	Reabilitação e asfaltagem da estrada Tambacounda (Senegal)-Siguiiri (Guiné)	Reabilitação e asfaltagem	911	718	3089,9	21,8	77	-			
1	Reabilitação e asfaltagem da autoestrada Siguiiri (Guiné) -Ganta (Libéria) -Danané (CIV)	Reabilitação e asfaltagem	790	613	3089,9	21,8	77	-			
4	Construção do corredor de autoestrada Abidjan-Lagos (2 x 2)	Construção	1022	2266	1028,8	79	100	859			
7	Reabilitação da via dupla Tema - Ouagadougou	Construção	763	1162	950,4	20	100	763	6,127	14,374	33,723
8	Reabilitação da estrada com duas faixas de rodagem Lomé-Cinkase-Ouagadougou	Construção	950	222	955,9	58	100	950	2,900	7,056	12,235
9	Reabilitação e asfaltagem da estrada Dassa (Benim) - Ouagadougou	Reabilitação e asfaltagem	810	718	1027,8	20,7	100	-	3,536	8,867	22,236
9	Reabilitação da estrada com duas faixas de rodagem Cotonou-Niamey-Gao	Construção	1450	1004,1	1027,8	20,7	100	1399	3,536	8,867	22,236
<b>Período de implementação previsto 2026 -2030</b>											
2	Construção da autoestrada Dakar - Bamako - Ouagadougou - Niamey	Construção	2717	3474	3137,8	42,8	100	2,618	4,779	10,247	16,437



**Tabela 16 (Continuação)**

3	Transformação de Conakry - Bamako em estrada de duas vias e via rápida	Construção	1018	2642	973	12,8	100	1,018	47	87	179
11	Construção da autoestrada Niamey - Kano-Ndjamena	Construção	1779	2660	2105	13,6	100	1,779	1,745	4,376	10,974

Fonte: Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO, 2022

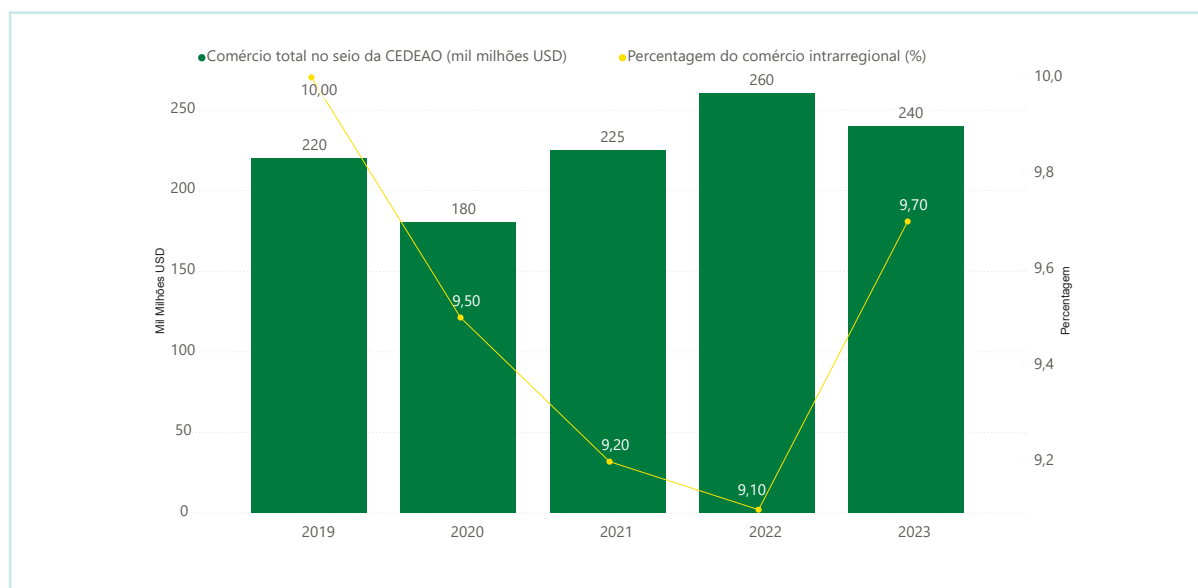
Os resultados das intervenções anteriores em matéria de infraestruturas rodoviárias e instalações transfronteiriças indicam claramente uma redução esperada de 50% a 60% no tempo total de trânsito nos troços dos corredores onde foram disponibilizadas novas infraestruturas. As economias em tempo de deslocação permitirão reduzir o custo dos fatores de produção e melhorar a produtividade.

O paradigma comercial regional da CEDEAO mostra que o comércio intrarregional deverá aumentar dos atuais 10% do comércio total para 15% até 2025 (BAD, 2023). A CEA (2020) prevê que o comércio intra-africano aumente de 15% para 25% até 2040, quando forem atingidos os principais objetivos da ZCLCA, nomeadamente economias diversificadas, competitividade

reforçada, transformação estrutural e cadeias de valor desenvolvidas.

Os dados da CEDEAO permitem acompanhar a evolução da quota do comércio intrarregional em relação ao comércio total no período de 2020 a 2023, conforme ilustrado na figura 79. O crescimento do comércio total foi de cerca de 34%, enquanto o crescimento do comércio intrarregional foi de aproximadamente 37% entre 2020 e 2023. Além disso, a redução do comércio total foi de cerca de 8%, ao passo que a redução do comércio intrarregional foi de apenas 1% no mesmo período. Espera-se que o comércio intrarregional continue a crescer, apoiado por uma taxa de crescimento prevista do PIB de 4% na região da CEDEAO.

**Figura 79: Comércio Total e Comércio Intrarregional dos Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023**

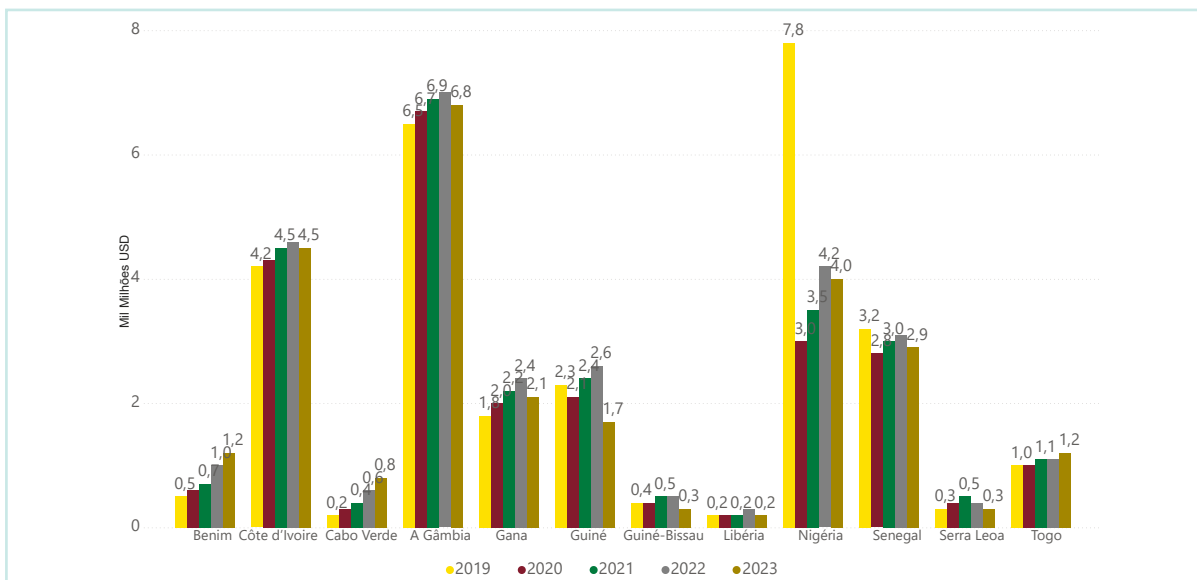


Fonte: CEDEAO, 2024

A Nigéria, o Gana, a Côte d'Ivoire e o Senegal geraram uma média de 79% do comércio total de 2020 a 2023. Estes Estados-membros encontram-se nos corredores rodoviários 1 e 4 e situam-se na costa da região. A Nigéria gerou 46% do comércio total da região. O Gana, a Côte d'Ivoire e o Senegal geram 14%,

13% e 6%, respetivamente. Cabo Verde, a Gâmbia, a Guiné-Bissau, a Libéria e a Serra Leoa registaram uma quota média entre 0,3% e 1% do comércio total. O desempenho dos Estados-membros da CEDEAO em termos de comércio intrarregional é ilustrado na Figura 80.

**Figura 80: Montante do Comércio Intrarregional dos Estados-membros da CEDEAO de 2020 a 2023**



Fonte: CEDEAO, 2024

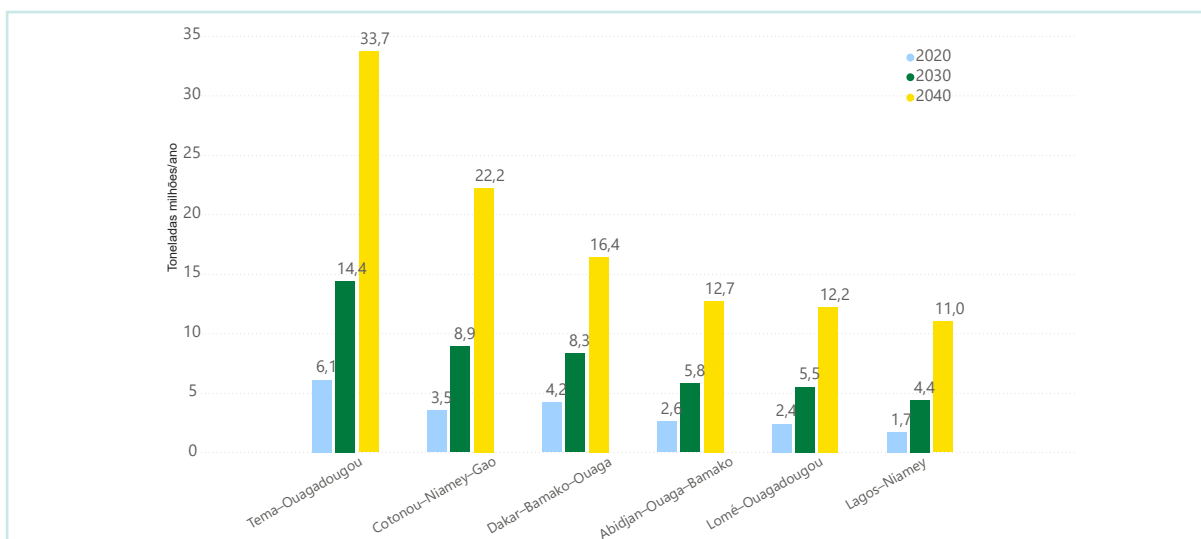
De 2020 a 2023, o montante do comércio intrarregional registou um crescimento constante de cerca de 37%, indicando uma recuperação progressiva. A Guiné-Bissau registou um crescimento de 94%, passando de 19 milhões de dólares EU para 37 milhões de dólares EU, embora a sua quota no comércio intrarregional seja de apenas 0,1%. A Côte d'Ivoire também aumentou o seu comércio intrarregional em 71%, passando de 4,0 mil milhões de dólares EU em 2020 para 6,9 mil milhões de dólares EU em 2023, com uma quota média de 24%. O volume de trocas comerciais da Guiné passou de 0,57 mil milhões de dólares EU para 0,54 mil milhões de dólares EU (uma diminuição de 5,2%), e o da Libéria passou de

0,21 mil milhões de dólares EU para 0,06 mil milhões de dólares EU (uma redução de 74%).

O Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO prevê que os volumes de carga geral nos corredores rodoviários específicos aumentarão, conforme ilustrado na Figura 81, caso os projetos sejam concluídos conforme o previsto. Espera-se que os volumes de trocas (em toneladas/ano) aumentem entre 100% e 150% até ao final de 2040. As previsões baseiam-se nas projeções de crescimento do PIB na região, na melhoria do estado das estradas e a facilitação do comércio assim como nas oportunidades proporcionadas pela ZCLCA.



**Figura 81: Desempenho Comercial do Corredor Rodoviário da CEDEAO**

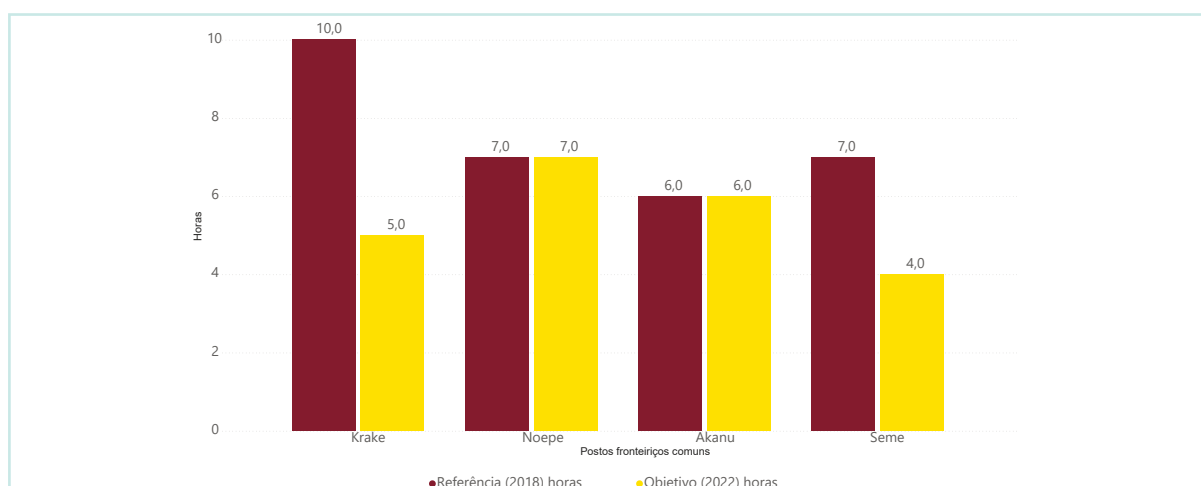


Fonte: Plano Diretor das Infraestruturas da CEDEAO, 2022

O planeamento integrado e uma infraestruturas físicas integradas, bem como um sistema integrado de procedimentos, regras e regulamentos, são condições prévias para uma integração regional eficaz. Permitirá que os Estados-membros menos favorecidos beneficiem de economias de escala no fornecimento e desenvolvimento de instalações para o comércio, o desenvolvimento

económico e a acessibilidade<sup>5</sup>, e assegurará um desenvolvimento equilibrado, maximizando os benefícios das áreas onde o desenvolvimento económico está concentrado. A conclusão dos corredores reduzirá o tempo de travessia das fronteiras de sete para quatro horas na fronteira de Sémé e de dez para cinco horas em Kraké (Figura 82).

**Figura 82: Tempo de Travessia das Fronteiras de alguns postos de controlo justapostos no Espaço CEDEAO**



Fonte: Relatórios de avaliação da CEDEAO de 2019 e 2022 sobre postos de controlo justapostos

<sup>5</sup>A acessibilidade é a medida da capacidade de um local ser alcançado a partir de, ou por, diferentes locais. Por conseguinte, a capacidade e a disposição das infraestruturas de transporte são elementos-chave na determinação da acessibilidade. Sistemas de transporte bem desenvolvidos e eficientes oferecem níveis elevados de acessibilidade, enquanto sistemas menos desenvolvidos apresentam níveis mais baixos de acessibilidade. (Jean-Paul Rodrigue, 2024)

A melhoria da rede ferroviária será benéfica para o transporte de grandes volumes de mercadorias, cujo crescimento é expectável caso se atinja um crescimento do PIB de 4 % até 2025. A melhoria da infraestrutura exige a

normalização das especificações ferroviárias em termos de bitola e densidade das vias ao nível da CEDEAO. A Tabela 17 fornece um resumo das melhorias previstas até 2030.

**Tabela 17: Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO para as Infraestruturas Ferroviárias de 2021 a 2030**

	Descrição do projeto	Tipo de intervenção	Comprimento do projeto (km)	Custo estimado do projeto (em milhões de dólares EU)	Situação atual	Novo tipo de medida	Situação atual de funcionamento	Volumes de carga geral/ano em 2030 (em milhões de toneladas)	Volumes de carga geral/ano em 2040 (em milhões de toneladas)	Modo de gestão atual	Modalidade de gestão e financiamento proposta
<b>Período de implementação previsto: 2021 - 2025</b>											
1	Reabilitação do corredor ferroviário Dakar - Bamako	Reabilitação e modernização	1059	1002	Mau estado	Normal	Parcial	5	10	Operador do setor privado	PPP
2	Reabilitação do corredor ferroviário Abidjan-Ouagadougou-Kaya:	Reabilitação e modernização	1261	1452	Mau estado	Normal	Parcial	5	10	Operador do setor privado	PPP
<b>Período de implementação previsto: 2026 - 2030</b>											
3	Construção e modernização da ligação ferroviária de alta velocidade Tema Ouagadougou.	Construção	1057	3502	9 % em Bom estado	Normal	Bom estado do troço utilizado para o transporte passageiros			Setor público	PPP

Fonte: Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO, 2022

É importante notar que a reabilitação e a modernização, bem como a construção dos projetos previstos, incluirão a adoção da largura de via padrão, uma condição prévia para a conectividade da rede ferroviária da CEDEAO. A rede ferroviária total passará a 11.705 km. A reabilitação de 2.320 km das duas ferrovias binacionais, Dakar-Bamaco e Abidjan-Ouagadougou-Kaya, permitirá

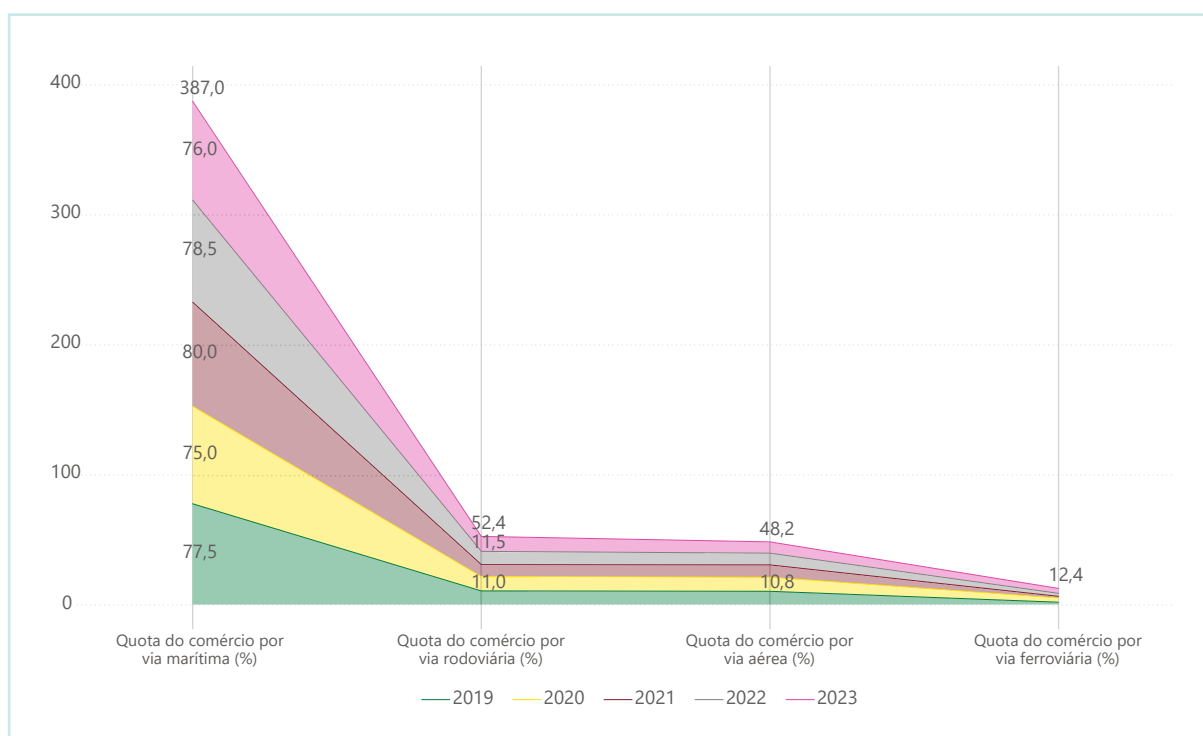
melhorar o tráfego de carga e os serviços de transporte de passageiros. O Plano Diretor das Infraestruturas da CEDEAO estima que as linhas das redes ferroviárias Dakar-Bamaco e Abidjan-Ouagadougou transportarão mais de 4 milhões de toneladas métricas de carga até 2030, e mais de 20 milhões de toneladas métricas até 2045.



A melhoria prevista da infraestrutura ferroviária revitalizará a indústria ferroviária e permitirá o transporte de bens e serviços a preços competitivos nos seguintes Estados membros: Senegal, Côte d'Ivoire e Gana, ao longo dos corredores ferroviários especificados. A tendência da participação das trocas comerciais totais realizadas via caminho-

de-ferro em comparação com outros modos de transporte (rodoviário, marítimo e aéreo) é ilustrada na Figura 83. Entre 1% e 2,4% do comércio total é transportado por caminho-de-ferro no espaço da CEDEAO, contra 25% na África Austral, menos de 20% na África Central e cerca de 5% na África Oriental.

**Figura 83: Percentagem do Comércio Total por Modo de Transporte na Região da CEDEAO de 2020 a 2023**



Fonte: CEDEAO, 2024

Estima-se também que 800 milhões de passageiros serão transportados no corredor ferroviário Abidjan-Ouagadougou-Kaya de 2020 a 2040. Dez (10) estações, incluindo os terminais, serão reabilitadas no âmbito do projeto Abidjan-Ouagadougou-Kaya, enquanto onze (11) estações serão reabilitadas no corredor ferroviário Dakar-Bamako. Uma rede ferroviária melhorada e bem gerida garantirá também a restauração dos serviços de transporte de passageiros. Os benefícios de uma rede ferroviária regional integrada incluirão a redução dos atrasos

atuais e dos procedimentos administrativos ad hoc encontrados nas fronteiras e facilitarão a livre circulação das pessoas.

A construção e a reabilitação da rede ferroviária gerarão uma forte intensidade de empregos diretos e indiretos a curto prazo durante a construção. A natureza da indústria ferroviária também favorece uma alta taxa de empregos a longo prazo. A indústria pode tirar proveito da implementação de vários serviços técnicos e de apoios nacionais capazes de operar de forma eficaz.

## 4.2. IMPACTO DAS INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE COMUNICAÇÃO

O impacto económico das infraestruturas de comunicações pode ser avaliado em termos de acesso à Internet de banda larga em África que aumentou de 26 % em 2019 para 36 % em 2022. Esse maior acesso foi acompanhado por uma melhoria na acessibilidade do nível e rendimento dos consumidores e na qualidade dos serviços. A velocidade média de download da banda larga na África aumentou de 2,7 megabits por segundo (Mbps) em 2019 para 8,2 Mbps em 2022, e o preço médio de um gigabyte (GB) caiu, passando de 10,5% do rendimento nacional bruto (RNB) mensal por habitante em 2019 para 5% em 2021 (Fonte: Banco Mundial 2024). Estes números mostram que, à medida que a largura de banda aumenta e os custos diminuem, podem ser criados e desenvolvidos mais serviços pelos governos e pelo sector privado.

Segundo o relatório intitulado “A economia móvel na África Subsariana 2024”, a GSMA prevê que tecnologias como a IA, a 5G (móvel) e o satélite poderão contribuir para colmatar um défice de utilização de 60% e liberar mais de 170 mil milhões de dólares em PIB até 2030 na África. Além disso, a Sociedade Financeira Internacional (SFI) e o Google estimam que um crescimento de 10% na conectividade digital (atualmente em torno de 40%) na África resultaria em um aumento de 2,5% do PIB por habitante. As tecnologias via satélite estão sendo usadas para cobrir áreas de baixa densidade, tornando realista a meta de cobrir 100% da população com Internet.

Segundo a Google e a IFC (2020), o aumento da penetração da Internet em África Subsariana de 40% em 2020 para 75% criar 44 milhões de empregos. É essencial, para o desenvolvimento económico dos Estados-membros da CEDEAO, garantir que os investimentos em infraestruturas de comunicação se mantenham elevados por parte dos operadores de redes e dos governos.

## 5. ANÁLISE FOFA DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÃO COMO CATALISADORES DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

### 5.1. ANÁLISE FOFA DAS INFRAESTRUTURAS E SERVIÇOS DE TRANSPORTE

A análise da FOFA incide sobre a eficácia do quadro, dos programas e dos planos atuais no subsector dos transportes e sobre a sua aplicação efetiva no âmbito da integração regional.

#### Forças

O sistema de transporte da CEDEAO apresenta várias forças notáveis. Uma das principais é o desenvolvimento contínuo das infraestruturas. Muitos países da região estão investindo massivamente na modernização e expansão de suas redes de transporte. Estes esforços incluem a construção de novas autoestradas, a reabilitação das linhas ferroviárias, bem como a melhoria dos portos e aeroportos, o que permite uma maior eficiência e uma conectividade acrescida entre os Estados-membros. A geografia da região também



é um grande trunfo, pois permite o uso de diferentes modos de transporte. A região beneficia de vários corredores de transporte naturais, como rios e estradas costeiras, que facilitam a circulação de bens e pessoas. Essas vias naturais ajudam a reduzir os custos e os tempos de transporte, proporcionando uma vantagem competitiva para as empresas locais e internacionais.

Além disso, a diversidade dos modos de transporte disponíveis na região é outro ponto forte. O setor engloba transportes rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo, o que oferece grande flexibilidade em termos de opções de transporte. Cada modo de transporte tem suas próprias vantagens: rapidez para o transporte aéreo, capacidade para o transporte ferroviário e marítimo, e custo para o transporte rodoviário. Essa diversidade permite atender às necessidades variadas dos usuários, seja para transportar mercadorias volumosas, atender a exigências de entrega rápida ou minimizar os custos. A combinação desses fatores faz do sistema de transporte da CEDEAO um ativo estratégico para a região.

### Fraquezas

As fraquezas notáveis estão ligadas a infraestruturas inadequadas. O elevado custo dos transportes constitui um encargo para as empresas, dificultando a sua eficácia e competitividade no mercado mundial. A complexidade da regulamentação e dos procedimentos aduaneiros provoca atrasos e custos acrescidos para as empresas e o comércio.

### Oportunidades

O sistema de transporte da CEDEAO está pronto para aproveitar várias oportunidades promissoras. Um dos principais motores é o

robusto crescimento económico da região. A expansão das economias da região vem acompanhada de um aumento na demanda por serviços de transporte. Esse crescimento cria um ambiente fértil para investimentos em novas infraestruturas, expansão das redes existentes e melhoria na prestação de serviços, todos essenciais para atender à demanda crescente. A adoção de novas tecnologias representa outra grande oportunidade. Inovações como veículos elétricos, sistemas de rastreamento em tempo real e gestão logística avançada podem melhorar consideravelmente a eficiência e a sustentabilidade das redes de transporte.

A modernização da rede de transportes cria espaço para parcerias que podem facilitar a transferência de conhecimentos, melhores práticas e tecnologias de ponta. As parcerias internacionais com empresas privadas internacionais podem trazer investimento e transferência de conhecimentos para o desenvolvimento de infraestruturas de transportes. A oportunidade criada pela ZCLCA proporcionará um melhor acesso ao mercado de bens e serviços que exigirão infraestruturas de transportes adicionais

### Ameaças

Uma das principais ameaças é o aumento da concorrência de empresas de transporte locais e internacionais. Esta concorrência pode exercer uma pressão considerável sobre as margens de lucro, o que torna mais difícil para as empresas da região manterem a sua quota de mercado e a sua rentabilidade.

A Tabela 18 abaixo apresenta um resumo da análise FOFA (para as infraestruturas e serviços de transporte).

**Tabela 18: Resumo da Análise FOFA da Infraestrutura e Serviços de Transporte dos Estados-membros da CEDEAO**

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> <li>Melhoria das infraestruturas de transporte</li> <li>Numerosos corredores naturais de transporte (rios, estradas costeiras)</li> <li>Diversidade de modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo e aéreo).</li> <li>Vontade política: acelerar o planeamento integrado da política de transportes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Infraestruturas inadequadas (falta de investimento, infraestruturas obsoletas, investimentos inadequados)</li> <li>Custos elevados (direitos aduaneiros proibitivos, numerosos obstáculos logísticos e institucionais, barreiras físicas e aduaneiras).</li> <li>Procedimentos regulamentares complexos e lentos (procedimentos aduaneiros, diversidade de regras, regulamentações diversas, não aplicação das decisões relativas à regulamentação geral a nível do Estado.</li> <li>Falta de vontade política efetiva para tornar os custos de transporte competitivos.</li> <li>Cultura de manutenção deficiente das infraestruturas.</li> <li>Falta de conetividade intermodal.</li> <li>Fracas bases de dados de indicadores de trânsito e de transportes.</li> </ul>
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> <li>Crescimento económico: fatores que aumentam a procura de serviços de transporte.</li> <li>Adoção de novas tecnologias (utilização de veículos elétricos, utilização das TIC nos transportes, etc.).</li> <li>Disponibilidade de parcerias internacionais: atores potenciais para melhorar o investimento e as competências.</li> <li>A ZCLCA: um triunfo um melhor acesso ao mercado para bens e serviços</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aumento da concorrência de empresas locais e internacionais.</li> <li>Incapacidade de integrar mercados e de beneficiar de economias de escala.</li> </ul>

Fonte: Análise do autor, 2024

## 5.2. ANÁLISE FOFA DA INFRAESTRUTURA E DOS SERVIÇOS DE COMUNICAÇÃO

### Forças

O aumento dos investimentos em novas infraestruturas conduziu ao surgimento de novas tecnologias, como a Inteligência Artificial (IA), que exigem uma maior cobertura de banda larga, plataformas de interoperabilidade e portais de serviços

eletrónicos. Isso exigirá igualmente um quadro jurídico e regulamentar sólido, com órgãos de governação competentes, que promovam a evolução do mercado e a redução dos custos de rede a nível nacional, através da partilha de infraestruturas. Outro benefício adicional é a elevada cobertura da banda larga móvel nos Estados-membros, com especial atenção à cibersegurança. A melhoria da inclusão financeira, através da utilização generalizada das carteiras eletrónicas, cria uma plataforma



para a economia digital, a criação de emprego e riqueza, bem como para o aumento da procura por serviços digitais e infraestruturas de comunicação.

### Fraquezas

Os principais desafios das infraestruturas de comunicação estão relacionados com a acessibilidade dos serviços digitais, o acesso e a segurança. Menos de 40% dos africanos têm acesso à Internet, e a redundância dos cabos submarinos e das rotas terrestres de banda larga é insuficiente. A fibra ótica terrestre, essencial para fornecer banda larga, ainda não está totalmente desenvolvida. A falta de desenvolvimento de centros de dados adequados para responder às necessidades de resiliência e soberania da região em termos de armazenamento e processamento de dados é outra fragilidade. Há também um crescimento lento da produção e da utilização de conteúdos locais e regionais, estimularia a adoção de infraestruturas e serviços a nível regional. O desfasamento entre as competências digitais e a disponibilidade de dados para responder às exigências de uma economia em crescimento constitui um obstáculo à exploração das oportunidades no setor.

### Oportunidades

Ao nível dos Estados-membros da CEDEAO, a construção de corredores regionais de troca de dados, envolvendo telecomunicações de banda larga, pontos de troca de Internet (IXP) e centros de dados, constitui uma boa oportunidade para o desenvolvimento do setor. A inclusão de conceitos de energia sustentável no desenvolvimento das TIC na região e uma melhor utilização dos fundos do serviço universal para apoiar a emergência do setor. As plataformas de administração eletrónica e

de serviços online para cidadãos e residentes oferecem oportunidades de investimento e de implementação de novas tecnologias. A identificação digital básica, disponível para ser utilizada pelo mercado no fornecimento de novos serviços eletrónicos aos clientes, e a melhoria das competências em TIC, como um setor estruturado e em crescimento, representam igualmente oportunidades.

A promoção de start-ups inovadoras e a criação de líderes regionais da economia digital, a implementação efetiva da estratégia de comércio eletrónico da CEDEAO e a expansão para novos mercados além-fronteiras fortalecem o setor. A adoção rápida de carteiras eletrónicas (móveis ou outras) para pagamentos por todos os níveis socioeconómicos no espaço CEDEAO está a transformar o papel dos bancos nas transações monetárias. Isto elevou significativamente a inclusão financeira e abriu muitas oportunidades, nomeadamente no comércio eletrónico.

### Ameaças

Uma ameaça importante é a perda de competências digitais locais para mercados na Europa, Ásia ou América do Norte. A possibilidade de crimes cibernéticos e de ciberataques reduz a taxa de adoção da tecnologia digital. De facto, os sistemas de pagamento e de liquidação não estão totalmente sob o controlo dos Estados-membros. O elevado custo da energia e a concorrência desleal por parte de fornecedores estrangeiros de comércio eletrónico são também desafios fundamentais.

A Tabela 19 apresenta o resumo da análise FOFA da infraestrutura de comunicação digital.

**Tabela 19: Pontos Fortes e Fracos da Comunicação Digital no Espaço CEDEAO**

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Investimento de alto nível em infraestruturas de telecomunicações aumentou a cobertura de banda larga.</li> <li>• Adoção de tecnologias digitais inovadoras (IA, pagamentos eletrónicos, interoperabilidade, etc.) em vários países da zone, com a criação de novas plataformas e novos serviços em linha.</li> <li>• Quadro jurídico e regulamentar sólido, com órgãos de governação competentes, favorecendo a evolução do mercado e a redução dos custos de rede a nível nacional (partilha de rede, implementação da Rede Nacional de Banda Larga – NBN, políticas de digitalização).</li> <li>• Boa cobertura de banda larga móvel na maioria dos países (média superior a 88%).</li> <li>• Ênfase na cibersegurança, com a criação de CSIRT (Equipas de Resposta a Incidentes de Segurança Informática).</li> <li>• Melhoria da inclusão financeira graças à utilização generalizada de carteiras eletrónicas na região.</li> <li>• A economia digital tornou-se um mercado por direito próprio, gerador de emprego e riqueza, sendo que as tendências demográficas sustentam a procura por serviços e infraestruturas digitais.</li> <li>• A maioria dos Estados-membros possui ou está a implementar uma base de dados biométricos dos cidadãos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Custo inacessível dos serviços em linha</li> <li>• Menos de 40% dos africanos têm acesso à Internet</li> <li>• Redundância dos cabos submarinos e das rotas terrestres de banda larga</li> <li>• A fibra terrestre destinada a fornecer banda larga a todos, especialmente nas zonas rurais, ainda não está totalmente desenvolvida</li> <li>• Desenvolvimento insuficiente de centros de dados capazes de satisfazer as necessidades de resiliência e soberania da região em termos de armazenamento e processamento de dados</li> <li>• Crescimento lento da produção e utilização de conteúdos locais e regionais, que impulsionariam a adoção de infraestruturas e serviços regionais</li> <li>• As competências profissionais e especializadas não satisfazem as exigências da economia digital em crescimento</li> <li>• Desafios na harmonização para alcançar a integração regional</li> <li>• Disponibilidade insuficiente de dados para o desenvolvimento do observatório.</li> </ul>
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Construção de corredores regionais de troca de dados, envolvendo telecomunicações de banda larga, pontos de troca de Internet (IXP) e centros de dados</li> <li>• Integração dos conceitos de energia sustentável no contexto da implementação das TIC na região</li> <li>• Melhor utilização dos fundos do serviço universal</li> <li>• Novas plataformas de administração em linha (serviços digitais para cidadãos e residentes) em todos os países</li> <li>• Identificador digital básico que pode ser utilizado pelo mercado para novos serviços em linha destinados aos clientes</li> <li>• Melhoria das competências em TIC como um setor empresarial em crescimento estruturado</li> <li>• Promoção de “start-ups” inovadoras e criação de empresas líderes na economia digital da região</li> <li>• Promoção do comércio eletrónico dentro da CEDEAO e expansão para novos mercados além-fronteiras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciberameaças</li> <li>• Os sistemas de pagamento, especialmente no que diz respeito a moedas estrangeiras, não estão totalmente sob o controlo dos Estados-membros</li> <li>• Forte necessidade de financiamento externo</li> <li>• Necessidade de mão de obra qualificada estrangeira</li> <li>• Elevado custo da energia</li> <li>• Concorrência desleal por parte de fornecedores estrangeiros de comércio eletrónico</li> </ul>

Fonte: Análise do autor, 2024



## 6. PODERÁ A CEDEAO ENFRENTAR O DESAFIO DAS INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTE E COMUNICAÇÃO ESTABELECIDO NO ODS 9 ATÉ 2030?

O Relatório de 2023 sobre o Índice<sup>6</sup> dos ODS indica que a concretização global dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável registou uma melhoria modesta, atingindo um pouco

menos de 67% em 2022, contra 66% em 2019. O índice dos ODS para África situou-se em 53%. O desempenho dos Estados-membros é apresentado na Tabela 20, que mostra que 80% dos Estados-membros obtiveram pontuações superiores ao índice africano em 2022. A comparação dos resultados mostra que apenas o Gana registou uma descida dos seus resultados.

**Tabela 20:** Índice Global dos ODS dos Estados-membros da CEDEAO em 2020 e 2023 (em percentagem)

Estados-membros	Pontuação do Índice de 2020	Pontuação do Índice de 2023
Benim	53,5	55,1
Cabo Verde	65,6	68,8
Côte d'Ivoire	57,7	62,3
A Gâmbia	55,5	58,3
Gana	63,0	61,8
Guiné	51,0	57,2
Guiné-Bissau	S/O	S/O
Libéria	49,3	49,9
Nigéria	48,8	54,3
Senegal	58,7	61,8
Serra Leoa	51,6	55,7
Togo	54,4	56,3

Fonte: Implementação da estimulação dos ODS. Relatório de Desenvolvimento Sustentável 2023 (SDSN 2023) e Índice ODS 2020 para África

### 6.1. O QUE É O OBJETIVO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL (ODS) 9?

**Implementar uma infraestrutura resiliente, promover uma industrialização sustentável e inclusiva e fomentar a inovação.**

O ODS 9 possui oito (8) metas e doze (12) indicadores de monitoramento. As metas e os indicadores mais relevantes para o tema deste documento são os seguintes: Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo

infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento económico e o bem-estar humano, com foco no acesso universal e a preços acessíveis para todos (Meta 9.1). Aumentar significativamente o acesso às tecnologias da informação e comunicação e garantir que os países menos desenvolvidos tenham acesso universal e acessível à Internet até 2020 (Objetivo 9.c).

A economia digital contribui para a concretização de todos os ODS. ODS 1 (Erradicação da pobreza): A economia digital promove a inclusão financeira através das

<sup>6</sup> Uma pontuação de 100 corresponde ao “melhor” valor possível

carteiras digitais. ODS 3 (Saúde e bem-estar): A telemedicina é uma prática em forte crescimento; ODS 4 (Educação de qualidade): Reforço de capacidades em competências digitais ODS 5 (Igualdade de género): Promoção do acesso de raparigas e mulheres às competências digitais e ao emprego; ODS 9 (Indústria, inovação e infraestruturas): Desenvolvimento de infraestruturas digitais; ODS 16 (Paz, justiça e instituições eficazes), em especial o 16.9: Até 2030, fornecer identidade legal para todos, incluindo o registo de nascimento; ODS 17 (Parcerias para a implementação): Parcerias para projetos em zonas que podem não ser economicamente viáveis.

Infraestruturas e serviços TIC eficazes e acessíveis ajudam os países a integrar-se na economia digital, impulsionando a sua competitividade económica e o bem-estar das populações. A maioria dos 42 países menos avançados (PMA) do mundo está a registar progressos significativos na concretização do ODS 9, com um impacto notável na inclusão financeira, na redução da pobreza e na melhoria da saúde.

## 6.2. ODS 9 E TRANSPORTES

O setor dos transportes é um aspeto crucial para a concretização do ODS 9. A melhoria das infraestruturas de transporte pode aumentar a acessibilidade a serviços essenciais, como os cuidados de saúde e a educação, especialmente nas zonas remotas. Isto pode ajudar a reduzir o fosso entre as comunidades urbanas e rurais, promovendo a inclusão e diminuindo as desigualdades. Ao dar prioridade ao desenvolvimento de sistemas de transporte eficientes, inclusivos e ambientalmente sustentáveis, os Estados-membros podem alcançar progressos significativos na realização do ODS 9 e na construção de um futuro mais sustentável para todos. No espaço da CEDEAO, os indicadores relacionados com os volumes de

passageiros e de carga por modo de transporte desempenham um papel crucial na compreensão da dinâmica do setor dos transportes. Estes indicadores fornecem informações valiosas sobre a movimentação de pessoas e bens na região. Por exemplo, no caso do volume de passageiros, os indicadores podem revelar tendências na utilização de diferentes modos de transporte, como autocarros, comboios e aviões.

## 6.3. ODS 9 E COMUNICAÇÃO

No que diz respeito ao ODS 9, a UIT fornece uma explicação detalhada sobre como alinha os seus esforços com cada um dos ODS, dando forte ênfase ao papel das TIC no ODS 9, que trata de infraestruturas sustentáveis. A Tabela 21 fornece informações sobre a proporção da população coberta por uma rede móvel, por tecnologia, a fim de acompanhar os progressos realizados na concretização do ODS 9.

# OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

## 9 INDÚSTRIA, INOVAÇÃO E INFRAESTRUTURAS



**Tabela 21:** Proporção da População Coberta por uma Rede Móvel 3G em 2023 (percentagem)

Estados-membros	Cobertura de rede (cobertura geográfica) 2023	População coberta por uma rede móvel 3G 2023
Benim	85,4	96,0
Côte d'Ivoire	85,2	96,8
Cabo Verde	80,3	95,0
Gana	89,4	99,4
Guiné	78,1	94,0
A Gâmbia	66,8	78,9
Guiné-Bissau	74,8	94,0
Libéria	75,5	85,0
Nigéria	77,5	86,0
Senegal	88,1	99,4
Serra Leoa	73,4	95,2
Togo	83,6	98,0

Fonte: UIT

Em 2023, a cobertura 3G é mais ampla do que a 4G e a 5G, e continua a ser utilizada mesmo onde a 4G e a 5G já estão instaladas. A tecnologia 2G já não é considerada no que se refere à cobertura de Internet móvel. Há 9 Estados-membros da CEDEAO com uma cobertura superior a 95% e 3 com cobertura inferior a 90% (Gâmbia, Libéria e Nigéria). A média ponderada da cobertura móvel na CEDEAO é de 88,4%.

#### 6.4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A análise revela que a CEDEAO dispõe de um quadro adequado em termos de Atos, Protocolos, Diretivas, bem como de estudos que apoiam diversos processos de planeamento e programação integrados. Além disso, existem orientações de implementação e planos destinados a apoiar o objetivo de integração regional, com especial enfoque nas infraestruturas e nos serviços de transporte e comunicação. Em certos domínios, como a gestão dos corredores e a facilitação

do comércio, são necessárias modalidades adicionais para implementar eficazmente os Protocolos e Diretivas, enquanto o controlo das cargas por eixo requer um apoio político reforçado.

No que diz respeito ao setor das comunicações, o desenvolvimento das infraestruturas de comunicação e a multiplicação das plataformas melhoraram a vida dos cidadãos da comunidade. No entanto, o acesso universal à Internet e a adoção generalizada dos serviços eletrónicos ainda não foram alcançados, o que justifica a continuação, ou mesmo o reforço, dos investimentos nestas infraestruturas. Os benefícios da economia digital, como a transparência, o alargamento dos mercados acessíveis, a eficiência operacional e a melhoria dos processos de tomada de decisão, contribuem para o desenvolvimento inclusivo e sustentável dos Estados-membros.

**Com base nestas observações finais, são propostas as seguintes recomendações:**

**A Comissão da CEDEAO deverá:**

- a. Desenvolver um mecanismo de gestão centralizada para a rede rodoviária da CEDEAO e para a manutenção da rede rodoviária nacional definida.
- b. Propor valores de referência para avaliações de investimento e estudos regulamentares, a fim de comparar as estimativas de tempo de percurso de acordo com os períodos ou localizações geográficas, facilitando assim a transferência de valores.
- c. Propor especificações comuns para a aquisição otimizada do material circulante das infraestruturas ferroviárias.
- d. Elaborar estratégias regionais e um plano de revitalização da rede ferroviária para apoiar a agenda de integração regional.
- e. Propor mecanismos institucionais para garantir um financiamento eficaz da manutenção rodoviária, incluindo a legislação de um fundo rodoviário de segunda geração responsável por coordenar e centralizar o imposto sobre os combustíveis.
- f. Elaborar uma estratégia de implementação relativa à harmonização das normas e dos procedimentos de controlo de pesos e cargas por eixo na região.
- g. Desenvolver uma política de regulação de dados através de um quadro regional e de um órgão de governação que abranja a privacidade, a autenticação, as transações financeiras e o comércio eletrónico.
- h. Integrar os projetos de digitalização numa estratégia que adote os conceitos de “segurança desde a conceção” ou “privacidade desde a conceção” e garantir que os investimentos em infraestruturas estejam alinhados com os objetivos de digitalização.
- i. Criar uma base de dados centralizada acessível a todos os Estados-membros. Esta plataforma deverá incluir dados normalizados e harmonizados, de modo a garantir a sua comparabilidade e integridade.
- j. Promover a cooperação regional e a partilha de dados, incentivando a colaboração e a troca de informações entre os Estados-membros, com protocolos que garantam a confidencialidade e a segurança dos dados partilhados.
- k. Acompanhar o desenvolvimento das competências digitais na região, em todos os níveis de ensino e formação, para contribuir para uma cultura generalizada da economia digital.
- l. Desenvolver uma plataforma regional de dados, criando uma base de dados centralizada acessível a todos os Estados-membros. Esta plataforma deverá incluir dados normalizados e harmonizados para garantir a sua comparabilidade e integridade.



**Os Estados-membros** deverão:

- a. Considerar diversas opções de financiamento, como um imposto sobre os combustíveis equivalente a cerca de 15 a 20 centavos por litro, a introdução de portagens eletrônicas e outras taxas relacionadas com a utilização das estradas, para assegurar uma manutenção eficaz da rede rodoviária.
- b. Liberalizar o mercado de transporte rodoviário, automatizar e simplificar os procedimentos aduaneiros, e promover a utilização de contentores para todo o transporte de mercadorias em trânsito.
- c. Reforçar as capacidades para alcançar os objetivos dos projetos de segurança marítima e costeira, adotando uma abordagem multidimensional que combine financiamento, compromisso político, reforço de capacidades, adoção de tecnologias e envolvimento comunitário.
- d. Combater a exclusão digital, reduzindo as disparidades geográficas e de género na utilização da Internet.
- e. Reduzir as taxas e encargos não essenciais que contribuem para o aumento do custo dos bilhetes de avião.
- f. Adotar normas comuns em matéria de segurança aérea e gestão operacional, de modo a melhorar a transparência, a eficiência e a segurança.
- g. Incentivar os investimentos, atraindo capitais privados para o setor da aviação com vista à modernização das infraestruturas e à melhoria dos serviços.
- h. Promover a cooperação regional, reforçando a colaboração entre os Estados-membros para partilhar recursos e conhecimentos, e facilitar a livre circulação de pessoas e bens.



A sede da Comissão da CEDEAO em Abuja, Nigéria



## CAPÍTULO **04**

# **CONCLUSÕES GERAIS E RECOMENDAÇÕES**

No que respeita ao desempenho económico, o crescimento económico regional apresenta resultados mistos, com a taxa de crescimento do PIB real a aumentar consideravelmente, passando de -0,2 % em 2020 para 4,4 % em 2021, situando-se em 3,6 % em 2023. O crescimento registado em 2021 foi, principalmente, atribuído aos esforços de recuperação após a pandemia da COVID-19 e às políticas económicas implementadas pelos Estados-membros para reforçar a resiliência da economia. Além disso, os governos deram prioridade ao investimento público em projetos de infraestruturas estratégicas e aplicaram medidas de proteção social para apoiar os agregados familiares vulneráveis a enfrentar os efeitos colaterais das perturbações globais. Embora os Estados-membros da CEDEAO tenham demonstrado resiliência nos seus compromissos económicos externos, continuam a enfrentar desafios como défices comerciais, desequilíbrios orçamentais, crises sociais persistentes e questões de governação.

As perspetivas regionais em termos de desempenho socioeconómico são relativamente promissoras, prevendo-se que o crescimento do PIB real aumente de 3,9 % em 2023 para 4,1 % em 2024, atingindo 4,7 % em 2025 e 4,6 % em 2026. Este valor é superior à previsão de 3,1 % da ZMAO, sendo que os Estados-membros da UEMOA deverão registar resultados acima da média regional, com um crescimento previsto de 6,9 %. No entanto, subsistem diversos riscos, tanto de alta como

de baixa que afetam o desempenho regional. Os principais riscos de abrandamento prendem-se com as possíveis implicações políticas, económicas e de segurança resultantes da saída do Mali, Burkina Faso e Níger da CEDEAO, bem como com a dupla decisão dos Estados Unidos de aumentar tarifas aduaneiras e suspender temporariamente as atividades da USAID. O risco de subida dependerá da forma como a região da CEDEAO responderá a estas evoluções externas, criando oportunidades para expandir as relações comerciais com a China, a Índia e a União Europeia.

As perspetivas indicam que a CEDEAO fornece um quadro regional adequado para apoiar diversas orientações relativas ao planeamento integrado e à implementação da integração regional, através das infraestruturas e nos serviços de transporte e de comunicação. Com base na Visão 2050 da CEDEAO, no Plano Diretor de Infraestruturas da CEDEAO para 2020-2045 e no Quadro Estratégico Comunitário 2023-2027, são fornecidas diretrizes e modalidades adequadas para a execução de projetos regionais. A disponibilidade de competências e de conhecimentos digitais torna-se imperativa, tendo em conta o avanço de novas tecnologias como a inteligência artificial, o 5G, a Internet das Coisas (IoT), a realidade virtual e a tecnologia de cadeia de blocos.

Com base nestas conclusões, são feitas as seguintes recomendações:





#### A Comissão da CEDEAO deverá:

- i. Recorrer à plataforma do Programa de Cooperação Monetária da CEDEAO (PCMC), com vista a melhorar o desempenho económico regional, utilizando o controlo da inflação e a estabilidade da taxa de câmbio para revitalizar o setor real.
- ii. Deverá ser realizado um estudo estratégico para analisar a coordenação dos instrumentos de política macroeconómica, e melhorar a produtividade do setor real.
- iii. Apoiar a harmonização dos dados e das estatísticas no seio da CEDEAO, de modo a garantir informações comparáveis, coerentes e fiáveis entre os Estados-membros, através da adoção de metodologias, normas e sistemas de classificação comuns, que permitam uma medição precisa dos indicadores-chave para decisões políticas bem fundamentadas e para o desenvolvimento regional.

#### Os Estados-membros deverão:

- i. Apoiar o setor real para que prospere através de transportes a custos acessíveis e de investimentos adequados em infraestruturas, de uma melhor produtividade e do apoio à diversificação económica.
- ii. Implementar políticas destinadas a estimular o crescimento do crédito no setor privado, oferecendo garantias ou incentivos aos bancos que concedam empréstimos a setores prioritários, como a agricultura, a indústria transformadora e as pequenas empresas.
- iii. Os bancos centrais devem considerar o recurso a instrumentos alternativos, como as operações de mercado aberto, os requisitos de reservas obrigatórias e as intervenções no mercado cambial, para alcançar a estabilidade monetária.



## Melhoria do desempenho orçamental

### A Comissão da CEDEAO deverá:

- i. Reforçar a capacidade do Banco de Investimento e de Desenvolvimento da CEDEAO (BIDC) para fornecer fundos de investimento a longo prazo aos Estados-membros, com vista a gerar impactos económicos, em vez de financiar despesas recorrentes.
- ii. Promover a cooperação fiscal entre os Estados-membros, partilhando as melhores práticas em matéria de política fiscal, coordenando as políticas fiscais com vista a combater a evasão fiscal e trabalhando em conjunto para atrair investimento direto estrangeiro (IDE).
- iii. Desenvolver uma abordagem regional unificada para a gestão dos défices orçamentais, a fim de melhorar a disciplina orçamental global na região. Devem ser mantidas a regra fiscal, a implementação das Transferências Eletrónicas de Fundos (TEF), Ordem Revista sobre Deslocações, as regras fiscais e o instrumento de gestão das finanças públicas.

### Os Estados-membros deverão:

- i. Concentrar-se na melhoria da conformidade fiscal, no alargamento da base tributária e na promoção da transparência na administração fiscal. A digitalização dos sistemas fiscais constitui uma etapa fundamental para tornar a cobrança de impostos mais eficiente.
- ii. Dar prioridade à melhoria da qualidade e da eficiência da despesa pública, com enfoque em setores essenciais como as infraestruturas, a educação e os cuidados de saúde.
- iii. Centrar-se na criação de sistemas de proteção social robustos, capazes de atenuar o impacto das medidas de austeridade orçamental sobre as populações vulneráveis.





#### A Comissão da CEDEAO deverá:

- i. Intensificar as campanhas de sensibilização e formação com o objetivo de melhorar o conhecimento e a compreensão dos acordos comerciais regionais por todas as partes interessadas, em particular o Esquema de Liberalização das Trocas Comerciais da CEDEAO (ELTC), a Tarifa Externa Comum (TEC) e a Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA);
- ii. Realizar um estudo estratégico sobre as causas da fraca implementação dos diferentes acordos comerciais regionais na região.

#### Os Estados-membros deverão:

- i. Utilizar as plataformas regionais disponíveis para combater práticas comerciais desleais que comprometem a fluidez das trocas comerciais dentro da região.
- ii. Promover o comércio intrarregional através da implementação eficaz do ELTC e acelerar a implementação da TEC da CEDEAO.
- iii. Promover uma participação eficaz na Iniciativa de Comércio Guiado (ICG) da ZCLCA mediante o desenvolvimento de infraestruturas de transporte e comunicação adequadas e orientadas para o comércio.



#### A Comissão da CEDEAO deverá:

- i. Utilizar o Programa de Desenvolvimento do Capital Humano da CEDEAO para proporcionar uma plataforma de redução da pobreza através da implementação de uma rede de segurança social, da redistribuição de rendimentos e da melhoria da empregabilidade dos jovens.
- ii. Ser proativo na elaboração de estratégias regionais para atenuar os efeitos negativos dos choques externos, nomeadamente a retirada da USAID, o aumento das tarifas aduaneiras dos EUA, entre outros, e propor, em contrapartida, respostas eficazes com vista ao financiamento do desenvolvimento.

#### Os Estados-membros deverão:

- i. Elaborar estratégias com vista a garantir a nossa autonomia nos setores essenciais, através da mobilização e da gestão transparente dos recursos nacionais.
- ii. Promover o espírito de empresa, a diversificação dos percursos profissionais e assegurar a adequação entre formação e o emprego.



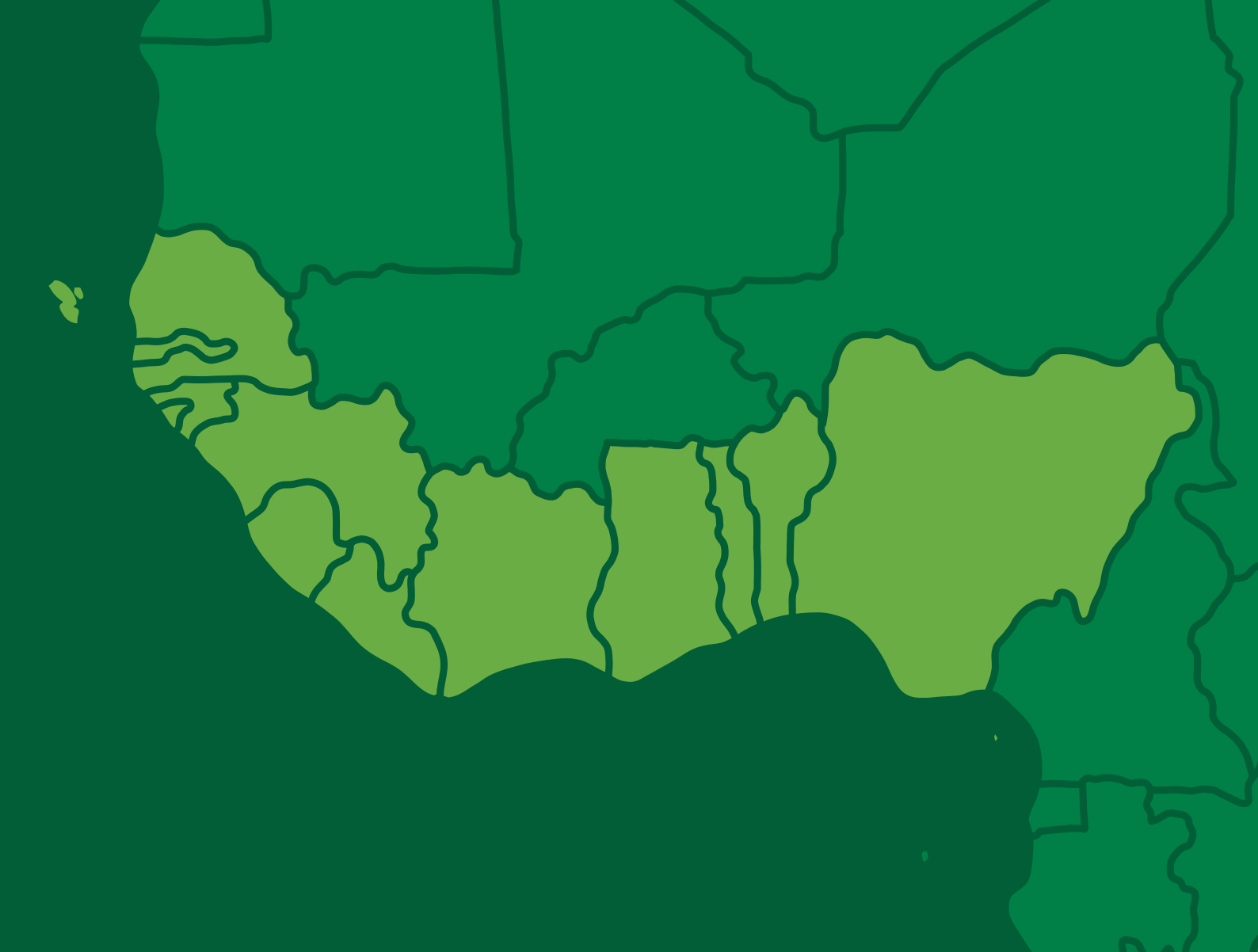


**A Comissão da CEDEAO deverá:**

- i. Fornecer o enquadramento para dados de transporte e comunicação fiáveis, implementando uma plataforma de dados regional através da criação de uma base de dados centralizada acessível a todos os Estados-membros.
- ii. Continuar a desenvolver normas e protocolos comuns que regulem a recolha, o processamento e a difusão de dados sobre transporte e digitalização entre os Estados-membros.

**Os Estados-membros deverão:**

- i. Continuar a expandir a cobertura da banda larga e a adoção de serviços online seguros.
- ii. Promover os serviços online, incentivando uma implementação mais rápida junto da população e a comunicação digital.



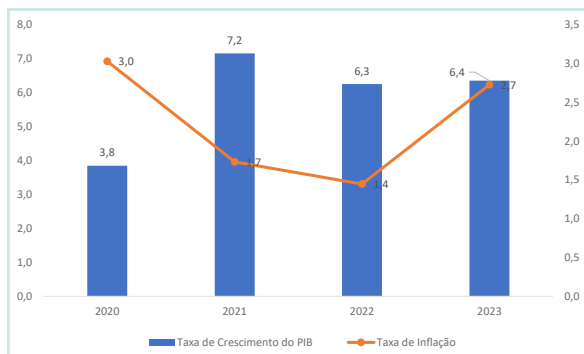
## **NOTA DOS ESTADOS-MEMBROS**

# Benim

## Desempenho económico

No Benim, foram envidados esforços para melhorar o desempenho do sector público, reforçar a transparência das finanças públicas e aumentar a responsabilização. A taxa de crescimento do PIB real aumentou, passando de 3,8% em 2020 para 6,4% em 2023, depois de 6,3% em 2022. O crescimento foi sustentado pelo dinamismo das produções industrial e agrícola, bem como pela resiliência do sector dos serviços. A taxa de inflação manteve-se largamente contida na norma sub-regional de 5%, fixando-se em 2,7% em 2023 contra 1,8% em 2020.

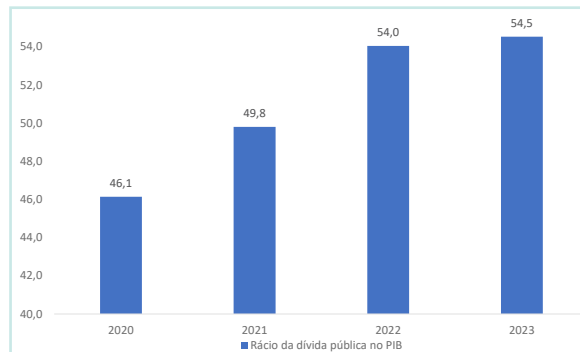
**Figura 1: Evolução da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

O país gere a sua dívida pública com o objetivo de alargar a maturidade e reduzir o seu custo. A taxa de endividamento manteve-se controlada, situando-se em 54,5% em 2023, após 54,0% em 2022 e 46,1% em 2020.

**Figura 2: Evolução do rácio dívida pública/ PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

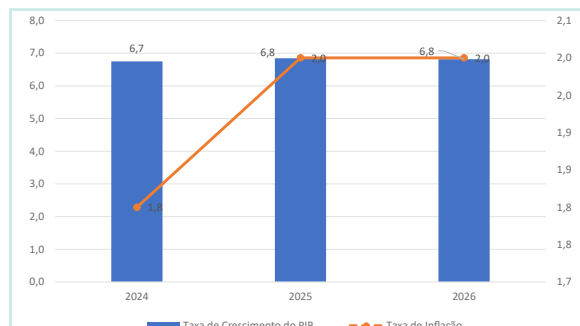


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

Prevê-se que o crescimento do PIB atinja 6,7% em 2024 e 6,8% em 2025, tal como em 2024. Os principais riscos que pesam sobre estas perspetivas são, nomeadamente, as políticas económicas e cambiais com a Nigéria, as variações climáticas e o risco securitário.

**Figura 3: Taxa de crescimento do PIB real e taxa de inflação prevista para 2024 e 2026 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



## Infraestruturas de transporte e de comunicação

No Programa de Ação Governamental 2021-2026, a componente infraestruturas e transportes representa cerca de 25% do orçamento. Têm sido realizados investimentos progressivos no sector das TIC com o objetivo de desenvolver as infraestruturas e os serviços relacionados com este sector. Os resultados são visíveis em termos de melhoria da conectividade à Internet, expansão e modernização das redes de telecomunicações e melhor acesso às tecnologias da informação. O governo também se esforça por dinamizar a economia digital promovendo a criação de empresas no sector das TIC, a segurança e a proteção de dados neste domínio.

Todavia, apesar da evolução do sector das TIC, persistem desafios no país. O sector enfrenta disparidades entre as zonas urbanas e rurais, como a desigualdade no acesso à tecnologia, às infraestruturas digitais e à conectividade, o que limita as oportunidades de acesso ao mercado. Além disso, a proteção contra as ciberameaças, que é uma tarefa exigente e que requer estratégias e uma colaboração sólida, deverá continuar.

### Recomendações

1. Prosseguir a mobilização de recursos ao mesmo tempo que se promovem redes de proteção social.
2. Continuar os esforços para manter uma gestão saudável da dívida.
3. Prosseguir a consolidação e intensificação das atividades produtivas.
4. Reduzir as disparidades no acesso às infraestruturas entre as zonas urbanas e rurais.
5. Manter e melhorar a qualidade dos serviços prestados pelas infraestruturas.
6. Desenvolver e melhorar continuamente o quadro das parcerias público-privadas com vista à mobilização dos investimentos necessários para responder às crescentes necessidades da população.
7. Reforçar as estratégias para enfrentar os riscos relacionados com a cibersegurança.

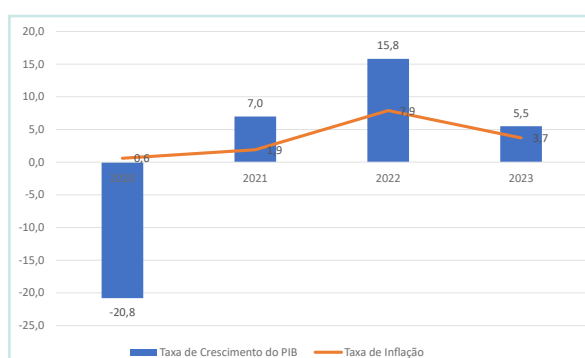


# Cabo Verde

## Desempenho económico

A economia de Cabo Verde manteve a sua dinâmica de crescimento em 2022 e 2023. De facto, após a pandemia de COVID-19, a taxa de crescimento do PIB real recuperou para 15,8% em 2022, antes de abrandar para 5,5% em 2023, devido ao enfraquecimento da procura interna, ao aperto das condições de crédito e a uma retoma mais lenta do que o previsto no subsetor do turismo (Figura 1).

**Figura 1: Taxa de crescimento do PIB real e taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



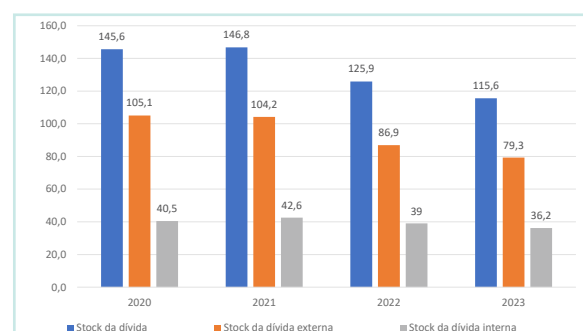
Fonte: INE (2024)

Do lado da oferta, o setor dos serviços continua a ser o principal contribuinte para o PIB, com uma taxa de 70,1% em 2023, sendo o comércio, os transportes e o turismo os principais motores do crescimento. Em contrapartida, a quota dos setores industrial e agrícola diminuiu, passando de 13,8% em 2020 para 10,4% em 2023, enquanto a da agricultura caiu de 6,3% para 4,5%, refletindo os desafios estruturais e as pressões relacionadas com o clima. Do lado da procura, o crescimento económico foi impulsionado pelas exportações e pelo consumo privado, que contribuíram com 2,1

pontos percentuais em 2023.

A inflação passou de 0,6% em 2020 para 7,9% em 2022, devido ao aumento dos custos dos bens de primeira necessidade, e diminuiu para 3,7% em 2023. O rácio da dívida em relação ao PIB registou uma redução, passando de 145,6% em 2020 para 115,6% em 2023. Este facto deve-se à retoma do crescimento económico tanto a nível internacional como nacional, bem como à estabilidade da taxa de câmbio (Figura 2).

**Figura 2: Montante total da dívida pública, dívida externa e dívida interna de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: INE e Banco central de Cabo Verde (2024)

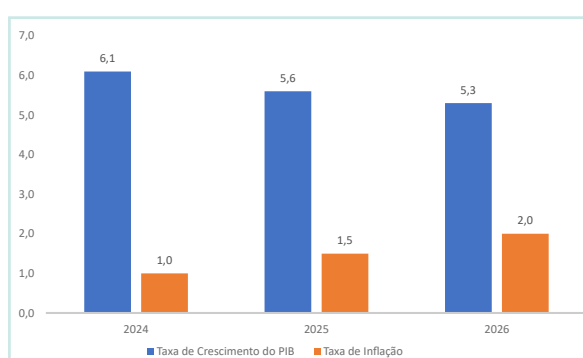
## Perspetivas económicas e fatores de risco

As perspetivas económicas para o período de 2024 a 2026 são favoráveis, com uma taxa de crescimento do PIB real que deverá baixar de 6,1% em 2024, 5,6% em 2025 e 5,3% em 2026. Apesar destas perspetivas positivas, Cabo Verde continua exposto a riscos devido à sua vulnerabilidade a choques externos e internos. O abrandamento da economia mundial e os potenciais choques energéticos podem comprometer o equilíbrio orçamental e



a balança das operações correntes. Os riscos associados às alterações climáticas também representam uma ameaça para o subsector do turismo.

**Figura 3: Projeções da taxa de inflação e do rácio inflação/PIB de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: INE e Banco central de Cabo Verde (2024)

## Infraestruturas de transporte e de comunicação

Cabo Verde dispõe de uma vasta rede rodoviária, totalizando 1.230.923 km em 2023. O país conta com dois grandes portos – Mindelo e Praia – e quatro aeroportos internacionais (Sal, Santiago, Boa Vista e São Vicente). As infraestruturas de telecomunicações estão a desenvolver-se rapidamente, e 75% da população possui telemóvel, valor próximo da média mundial de 76% em 2023. Existe uma oferta crescente, já que 94% da população tinha acesso a banda larga através do telemóvel, valor que se aproxima da média mundial de 95%. Os investimentos nas infraestruturas de transporte e comunicação têm dado ênfase à melhoria das estradas que ligam os portos e aeroportos, promovendo assim o transporte intermodal.

## Recomendações

1. Promover e reforçar os esforços de diversificação para as energias renováveis, a economia azul e os serviços financeiros.
2. Apoiar a promoção do investimento em infraestruturas económicas e sociais.
3. Reforçar a participação na integração regional e contribuir para a implementação efetiva dos acordos comerciais regionais da CEDEAO.
4. Promover uma maior cooperação regional, apoio internacional e investimentos estratégicos para melhorar o progresso socioeconómico do país.



# Côte d'Ivoire

## Desempenho económico

A economia da Côte d'Ivoire manteve a sua dinâmica de crescimento, com a taxa de crescimento do PIB real a passar de 2,4% em 2020 para 6,2% em 2022, fixando-se nos 6,5% em 2023. Do lado da oferta, os sectores secundário e terciário, com desempenhos respetivos de 10,3% e 8,4% de taxa de crescimento, foram os principais motores do crescimento do PIB real em 2023. A política monetária foi, no geral, restritiva, favorecendo uma desaceleração da inflação para 4,4% em 2023, contra 5,2% em 2022.

**Figura 1: Evolução da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**

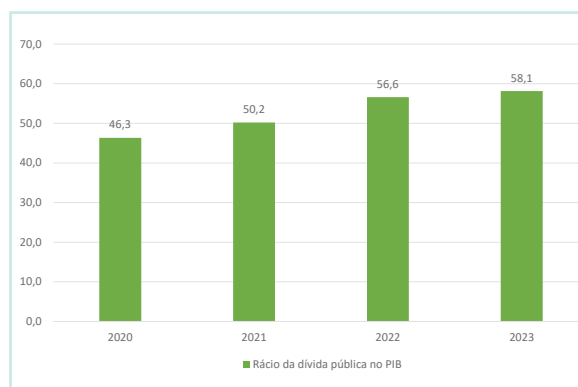


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A situação orçamental do país melhorou, com uma redução do défice orçamental de 6,5% em 2022 para 5,3% do PIB em 2023. Este desempenho explica-se pelos esforços contínuos de implementação de reformas fiscais. Relativamente à dívida pública, o endurecimento das condições de financiamento internacional e as taxas de juro elevadas levaram à acumulação da dívida,

com uma taxa de endividamento de 58,1%, o que representa um aumento de 1,5 pontos percentuais em relação a 2022.

**Figura 2: Evolução do rácio dívida pública/ PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

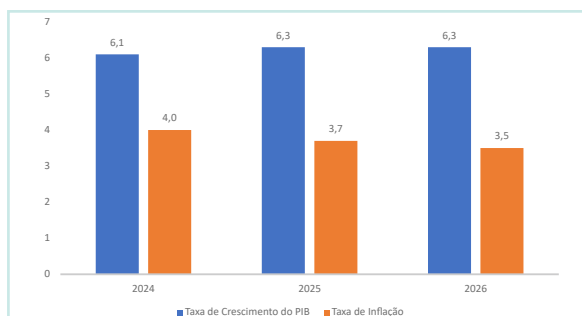
## Perspetivas económicas e fatores de risco

As perspetivas económicas para o período de 2024 a 2026 são favoráveis, prevendo-se que a taxa de crescimento do PIB real deverá aumentar de 6,1% em 2024 para 6,3% em 2025 e 2026. A política monetária prudente deverá manter-se, com o objetivo de controlar a inflação para 4,0% em 2024 e atingir o nível-alvo de 3% em 2025 e 2026.

Apesar das perspetivas positivas, a economia da Côte d'Ivoire permanece exposta a riscos significativos. Entre eles destacam-se: a fragmentação da CEDEAO devido à saída do Mali, Níger e Burkina Faso; o agravamento da situação de segurança e o risco de instabilidade política associados às eleições de 2025; a persistência da inflação; e os danos contínuos provocados pelas alterações climáticas etc.



**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento e da taxa de inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## Infraestruturas de transporte e de comunicação

Em 2023, a rede rodoviária da Côte d'Ivoire contava com cerca de 82 000 km de estradas classificadas, das quais 7 731 km eram estradas nacionais e 370 km eram autoestradas. O transporte marítimo é assegurado por dois grandes portos: o porto de Abidjan e o porto de San-Pedro. O transporte aéreo é garantido por oito aeroportos, incluindo um aeroporto internacional (Aeroporto Internacional FHB de Abidjan). O transporte ferroviário é assegurado por uma linha férrea de 1 260 km que liga a Côte d'Ivoire ao Burkina Faso. A infraestrutura de comunicações na Côte d'Ivoire tem-se desenvolvido nos últimos anos. A cobertura da rede móvel abrange atualmente cerca de 95% das localidades e 98% da população. A rede 4G cobre 73% das localidades, permitindo o acesso à Internet de alta velocidade a 93% da população através de telemóvel

A análise demonstra que o aumento da extensão das estradas nacionais potencia as exportações da Côte d'Ivoire para os restantes Estados-membros da CEDEAO.

Em particular, a existência de um corredor rodoviário transnacional asfaltado aumenta as exportações para os Estados-membros em 34,2%. Além disso, a expansão das subscrições de telemóvel em 1 ponto percentual melhora os fluxos de exportação da Côte d'Ivoire para os Estados-membros da CEDEAO em 0,1 ponto percentual. Os projetos estruturantes previstos para o período de 2024 a 2026 incluem: a construção do corredor Abidjan-Ouagadougou, da autoestrada costeira Abidjan-Lagos, de polos de troca multimodais e o asfaltamento de 2 200 km de estradas.

## Recomendações

1. Acelerar o desenvolvimento da rede nacional de fibra ótica para facilitar o acesso das populações rurais aos serviços digitais e aumentar a sua produtividade.
2. Aumentar o número de centros de formação em novas tecnologias de informação e comunicação.
3. Prosseguir com a interligação das estradas comunitárias e facilitar o transporte entre a Côte d'Ivoire e os Estados-membros fronteiriços.
4. Promover a interligação multimodal entre os transportes rodoviário, lagunar e ferroviário.
5. Desenvolver modelos de apoio técnico e financeiro adaptados ao setor informal, com vista à criação de empregos dignos.

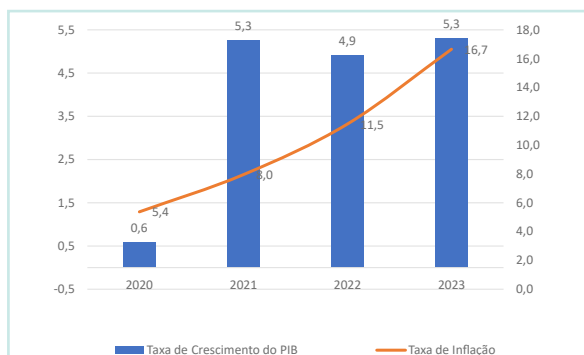


# A Gâmbia

## Desempenho económico

A economia gambiana continua a recuperar dos impactos da pandemia COVID 19, das repercussões da guerra entre a Rússia e a Ucrânia e do conflito em Gaza. O crescimento do PIB real manteve-se positivo, com uma média de 4,0% entre 2020 e 2023. O PIB real aumentou 0,6% em 2020 e atingiu 5,3% em 2021, caindo para 4,9% em 2022, antes de voltar a subir para 5,3% em 2023. Este aumento em 2023 é sustentado pela produtividade na agricultura e pelo relançamento do turismo.

**Figura 1: Taxa de crescimento do PIB real e taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**

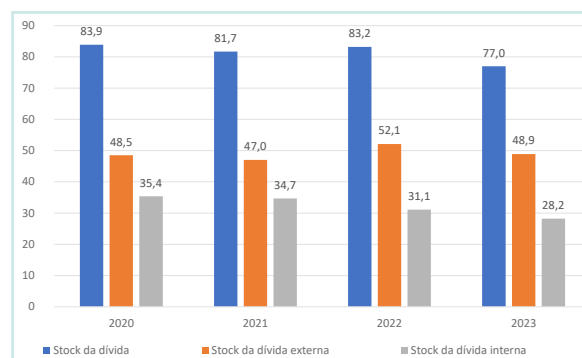


Fonte: Gabinete Nacional de Estatística da Gâmbia (GBoS), 2024

A inflação aumentou de 0,6% em 2020 para 8,0% em 2021, situando-se em 11,5% em 2022 e 16,7% em 2023. Esta evolução deve-se ao aumento dos preços das matérias-primas nos mercados internacionais, à desvalorização da moeda nacional e ao défice de produção interna. O setor dos serviços, principal motor do crescimento do PIB, foi impulsionado sobretudo pelo comércio grossista, pelas reparações, pelo alojamento e pelos serviços

de alimentação, representando 55% do PIB. A agricultura contribuiu com 25,4% do PIB, com uma taxa de crescimento média de 7,9%. O setor industrial teve a menor contribuição, com 16,1% do PIB e uma taxa média de crescimento de 5,9%. O rácio da dívida pública bruta (incluindo a garantida pelo Estado) em relação ao PIB diminuiu de 83,9% em 2020 para 77,0% em 2023.

**Figura 2: Rácio dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**



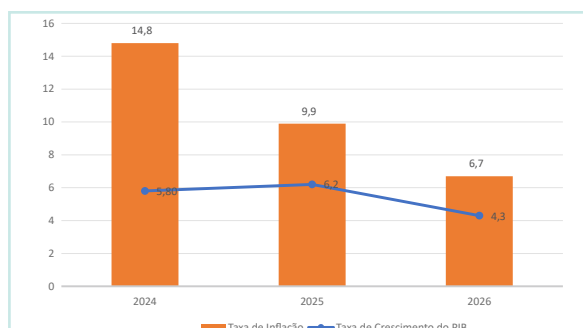
Fonte: Gabinete Nacional de Estatística da Gâmbia (GBoS), 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

As perspetivas económicas de médio prazo do país continuam favoráveis, prevendo-se um crescimento da economia nacional de 5,8% em 2024, 6,2% em 2025 e 4,3% em 2026. A inflação deverá atingir 14,8% em 2024, 9,9% em 2025 e 6,7% em 2026. A redução da inflação será sustentada pela moderação dos preços internacionais das matérias-primas e pela convergência dos esforços políticos das autoridades orçamentais e monetárias.



**Figura 3: Projeções de crescimento e inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



**Fonte:** Gabinete Nacional de Estatística da Gâmbia (GBoS), 2024

No entanto, o país continua vulnerável aos riscos decorrentes da volatilidade dos mercados globais. A intensificação das tensões geopolíticas e comerciais pode atrasar o processo de recuperação. Um aumento dos preços das matérias-primas nos mercados internacionais poderá agravar esta situação, tendo em conta a forte dependência da Gâmbia relativamente às importações de bens essenciais.

### **Infraestruturas de transporte e de comunicação**

Em 2020, os setores dos transportes e das comunicações contribuíram com 6,6% para o PIB, tendo registado um declínio em 2023 devido à falta de fiabilidade dos serviços de ferry, frequentemente afetados por avarias. A localização geográfica da Gâmbia ao longo do Oceano Atlântico e a sua posição estratégica como porta de entrada para o espaço da CEDEAO tornam necessária a expansão da infraestrutura do porto de Banjul e os projetos de modernização do aeroporto.

Além disso, registou-se um aumento considerável na utilização da telefonia móvel, reforçando o acesso às telecomunicações em todo o país. O número total de subscritores de telemóveis aumentou 18%, passando de 2,7 milhões em 2020 para 3,2 milhões em 2023. A adoção de novas tecnologias como o 5G oferece oportunidades para impulsionar o crescimento e a inovação no setor. No entanto, o défice de infraestruturas continua a ser um entrave à concretização de uma conectividade generalizada e ao progresso tecnológico.

### **Recomendações**

1. Apoiar o desenvolvimento e a modernização do setor agrícola para aumentar a produtividade.
2. Desenvolver operações monetárias proativas e bem coordenadas, incluindo operações de mercado aberto e intervenções no mercado cambial, para controlar a inflação.
3. Promover a participação do setor privado no financiamento e gestão de projetos rodoviários e de comunicação, na perspetiva de reduzir assim a dependência de financiamentos externos.
4. Reforçar a conectividade nas zonas rurais para promover a inclusão económica e melhorar o acesso à educação, aos serviços de saúde e às oportunidades de mercado para todos.

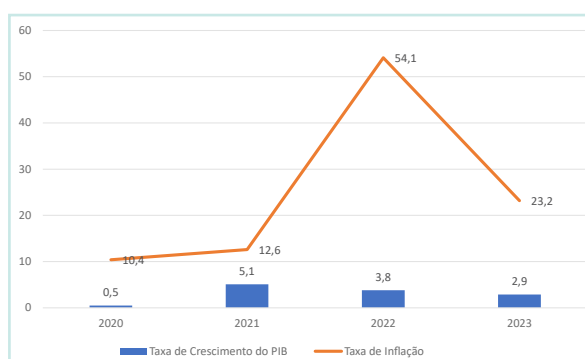


# Gana

## Desempenho económico

A taxa de crescimento do PIB real passou de 0,5% em 2020 para 5,1% em 2021; caiu para 3,8% em 2022 e para 2,9% em 2023. Do ponto de vista setorial, esta desaceleração deveu-se ao fraco desempenho do setor industrial, enquanto, do ponto de vista da despesa, foi causada pela fraca formação bruta de capital fixo. Tendo em conta o fraco crescimento, a taxa de desemprego aumentou, passando de 11,3% em 2022 para 14,7% em 2023.

**Figura 1: Taxa de crescimento do PIB real e taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**

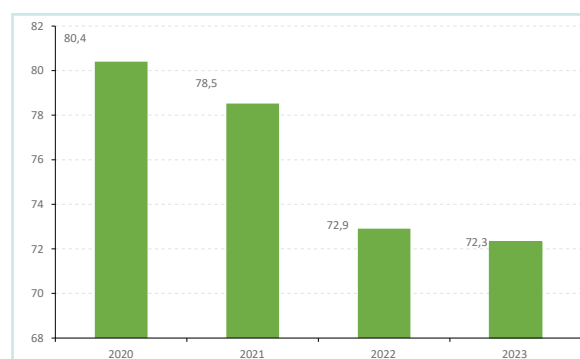


Fonte: Ministério das Finanças Gana, 2024

As difíceis condições macroeconómicas de 2022 atenuaram-se em 2023, com a taxa de inflação a diminuir de 54,1% em 2022 para 23,2% em 2023. Esta melhoria resultou do desempenho da moeda nacional e de um crescimento monetário mais moderado. O saldo orçamental e a balança de transações correntes também registaram melhorias significativas. Relativamente à dinâmica da dívida pública, o rácio dívida/PIB melhorou, passando de 72,9% em 2022 para 72,3% em 2023 (Figura 2). O rácio da dívida externa

em relação ao PIB aumentou de 39,3% para 41,7%, refletindo a depreciação da taxa de câmbio, que aumentou o valor em moeda local dos passivos em moeda estrangeira. No entanto, o rácio da dívida interna em relação ao PIB diminuiu de 33,6% para 30,6%, o que compensou amplamente o aumento da dívida externa. Esta redução da dívida interna deveu-se ao importante ajustamento orçamental e à reestruturação da dívida.

**Figura 2: Dívida pública em percentagem do PIB de 2020 a 2023 (em %)**



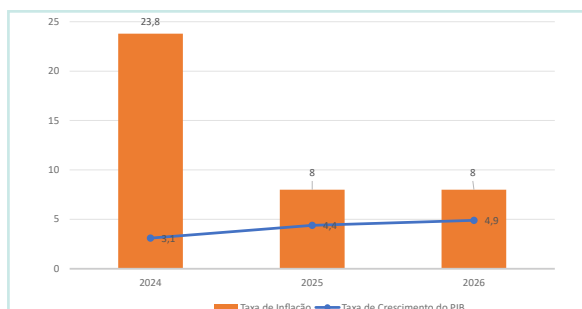
Fonte: Ministério das Finanças, Gana, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

Prevê-se que o crescimento do PIB real aumente para 3,1% em 2024, 4,4% em 2025 e 4,9% em 2026. A inflação deverá atingir 23,8% em 2024 e descer para 8,0% em 2025 e 2026. A redução da taxa de inflação deverá ter um impacto positivo nas taxas de juro, que atualmente se encontram elevadas. Entre os principais riscos para estas perspetivas figuram eventuais derrapagens orçamentais devido às eleições, bem como o impacto potencial de fatores externos adversos, como conflitos regionais e globais.



**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: Ministério das Finanças, Gana, 2024

## Infraestruturas de transporte e de comunicação

O Gana registou progressos notáveis no desenvolvimento das infraestruturas de transporte. A rede rodoviária é extensa e continua a desenvolver-se. Contudo, enfrenta desafios em termos de fiabilidade e qualidade, uma vez que a proporção de estradas pavimentadas continua baixa (27,0%). O transporte ferroviário está subdesenvolvido, com infraestruturas degradadas e uma cobertura extremamente limitada. O mesmo se aplica ao transporte fluvial. Por outro lado, as infraestruturas marítimas estão relativamente bem desenvolvidas, com dois principais portos modernizados – Tema e Takoradi – que recebem um tráfego crescente. As infraestruturas de transporte aéreo também foram modernizadas: o país possui sete aeroportos, incluindo o Aeroporto Internacional de Kotoka (KIA), a principal porta de entrada internacional. As infraestruturas de transporte no Gana estão bem concebidas para ligar as atividades económicas e facilitar a mobilidade de pessoas e bens.

## Recomendações

1. A política orçamental deve ser ajustada para melhorar o equilíbrio das finanças públicas e reduzir o pesado encargo do serviço da dívida.
2. Oferecer incentivos regulatórios, institucionais e financeiros para ultrapassar os constrangimentos do lado da oferta e a fraqueza do setor industrial, do empreendedorismo e do investimento.
3. Continuar a utilizar os recursos auríferos para reforçar as reservas cambiais, contribuindo para a estabilidade da taxa de câmbio e o controlo da inflação.
4. Reforçar o investimento em infraestruturas de transporte – ferroviário, vias navegáveis e rodoviário – através de parcerias público-privadas, a fim de aliviar a pressão sobre os orçamentos públicos e facilitar a execução de novos projetos.

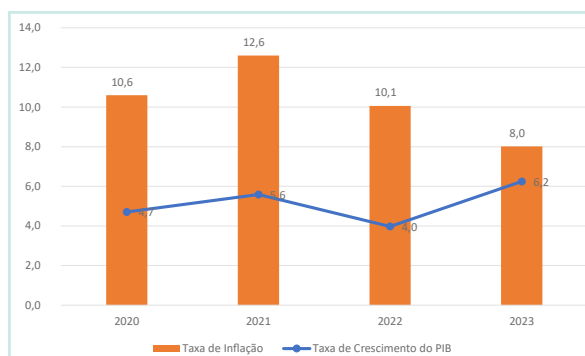


# Guiné

## Desempenho económico

A taxa de crescimento do PIB passou de 4,7% em 2020 para 5,6% em 2021, antes de abrandar para 4% em 2022 e atingir 6,2% em 2023. Em 2023, o setor terciário foi o principal contribuinte para o PIB, com 36,7%, seguido pelo setor secundário com 30% e pelo setor primário com 27%. A taxa de inflação passou de 10,6% em 2020 para 12,6% em 2021; diminuiu para 10,1% em 2022 e para 8,0% em 2023.

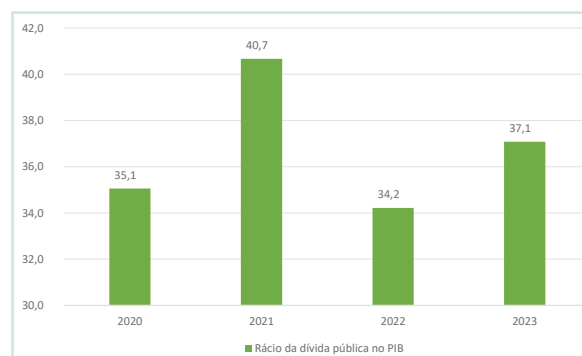
**Figura 1: Evolução da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2020 a 2023**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A dívida pública da Guiné tem flutuado acentuadamente, com um rácio dívida/PIB de: 35,1% em 2020; 40,7% em 2021; 34,2% em 2022; e 37,1% em 2023.

**Figura 2: Evolução do rácio dívida pública/PIB entre 2020 e 2023**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

Quanto às perspetivas económicas, estima-se que a taxa de crescimento do PIB real atinja 6,1% em 2024, 7,0% em 2025 e 11,1% em 2026. A taxa de inflação média anual deverá situar-se nos 7,6% em 2024, 6,0% em 2025 e 5,9% em 2026. Esta dinâmica resultará da implementação eficaz do Programa de Referência Intercalar (PRI) e do Plano de Relançamento Económico (PRE), dos investimentos em infraestruturas e da aceleração das obras do projeto de infraestruturas de Simandou.



**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento e da taxa de inflação de 2024 a 2026**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

O desenvolvimento da Guiné enfrenta vários fatores de risco que podem comprometer o seu crescimento económico e social. Os principais desafios são as flutuações dos preços das matérias-primas, a fraqueza dos setores industrial e agrícola que limitam as oportunidades de emprego e de crescimento fora do setor mineiro, a instabilidade política, a degradação dos solos, a poluição, bem como o mau estado das estradas e da rede ferroviária.

### Infraestruturas de transporte e de comunicação

A Guiné apresenta a menor taxa de estradas pavimentadas da CEDEAO, com apenas 30% dos 43.348 km de estradas asfaltados. Dentro desta rede, apenas 7.625 km correspondem a estradas nacionais, contra 16.000 km de estradas distritais e 19.000 km de estradas comunitárias. Além disso, as vias não são bem mantidas. As fortes chuvas e a sobrecarga frequente dos camiões de transporte agravam ainda mais a situação. A rede ferroviária é composta por uma única linha de bitola

métrica construída entre 1900 e 1914, ligando Conacri a Kankan ao longo de 662 km. O desenvolvimento das infraestruturas de transporte e comunicação representa, assim, uma grande oportunidade para a Guiné.

### Recomendações

1. Reduzir a dependência do setor mineiro através do desenvolvimento da agricultura e da indústria transformadora.
2. Promover um diálogo inclusivo com todas as partes interessadas, a fim de garantir uma transição democrática transparente.
3. Melhorar a governação através do reforço das instituições públicas e da garantia de uma gestão transparente das finanças públicas.
4. Desenvolver infraestruturas de transporte, energia e comunicação para apoiar o crescimento económico e o bem-estar da população.
5. Promover o desenvolvimento dos transportes e das ligações de telecomunicações de forma a facilitar o comércio interno.
6. Reforçar os laços com os Estados-membros vizinhos e as organizações regionais para promover o comércio, a segurança e o desenvolvimento comum.

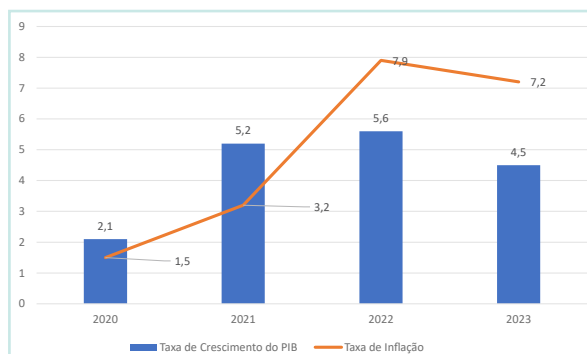


# Guiné-Bissau

## Desempenho económico

A taxa de crescimento do PIB, que era de 2,1% em 2020, aumentou para 5,2% em 2021 e para 5,6% em 2022; no entanto, abrandou para 4,5% em 2023. O ambiente económico continua desfavorável às exportações de caju, e o sistema nacional de distribuição deste produto não registou melhorias. As exportações de caju aumentaram para 210,9 mil toneladas em 2023.

**Figura 1: Evolução da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Ministério das Finanças, Guiné-Bissau, 2024

O setor terciário é o que mais contribui para o PIB, com uma média anual de 45%, impulsionado pelo comércio e restauração (18%), outros serviços (9%) e administração pública (7%). Segue-se o setor primário com 34%, principalmente devido à agricultura de subsistência (17%) e à produção de caju (11%). O rácio dívida pública/PIB, que era de 79,3% em 2020, desceu para 78,4% em 2021, subiu para 81,5% em 2022 e recuou para 80,6% em 2023.

**Figura 2: Rácio dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

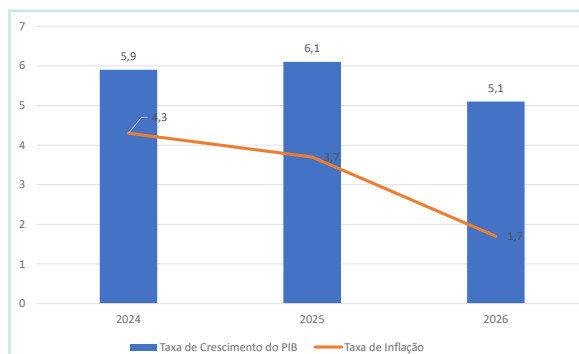


Fonte: Ministério das Finanças, Guiné-Bissau, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

Em termos de perspetivas económicas, a taxa de crescimento do PIB real deverá atingir 5,9% em 2024, 6,1% em 2025 e 5,1% em 2026. A taxa de inflação deverá diminuir de 4,3% em 2024 para 3,7% em 2025 e 1,7% em 2026.

**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2024 a 2026**



Fonte: Ministério das Finanças, Guiné-Bissau, 2024



Apesar do seu grande potencial agrícola, o país apresenta enormes fragilidades em termos de produção e produtividade agrícolas. Para colmatar o défice alimentar, o país importou, em média, 155,8 mil toneladas de arroz por ano entre 2020 e 2023. Entre 2024 e 2026, estima-se que pelo menos 92,4 mil toneladas de arroz sejam importadas anualmente, agravando ainda mais o défice comercial. O rácio dívida pública/PIB, que deverá manter-se acima do limiar de referência ( $\leq 70\%$ ), deverá situar-se em 80,3% em 2024, 73,2% em 2025 e 68,2% em 2026. As perspetivas económicas dependerão da manutenção da estabilidade política e da continuação das reformas na administração pública, na defesa e na segurança.

### **Infraestruturas de transporte e de comunicação**

As infraestruturas de transporte e comunicação da Guiné-Bissau estão subdesenvolvidas, mal conectadas e em mau estado. Apesar disso, milhões de pessoas e mercadorias atravessam as suas fronteiras com o Senegal e a Guiné através de estradas (Bissau-Dacar, Bissau-Banjul, Farim-Tanaf-Sedjo, Quebo-Boké) e de ligações aéreas com vários Estados-membros (Senegal, Guiné, Cabo Verde, Togo e Côte d'Ivoire). As transações comerciais, económicas e financeiras com os Estados-membros estão a tornar-se cada vez mais significativas, promovendo a conectividade, os intercâmbios intercomunitários e o crescimento económico.

### Recomendações

1. Prosseguir com as reformas da administração pública e da defesa.
2. Mobilizar receitas internas, controlar a despesa pública e reduzir o défice orçamental até ao limiar de convergência.
3. Promover a produção local sustentável, reduzir a pobreza e reforçar a segurança alimentar através do Programa Nacional de Investimento Agrícola.
4. Investir em infraestruturas de transporte e comunicação, como terminais rodoviários e aeroportos.
5. Intensificar os esforços de reestruturação do setor da energia para melhorar o abastecimento de água e eletricidade.

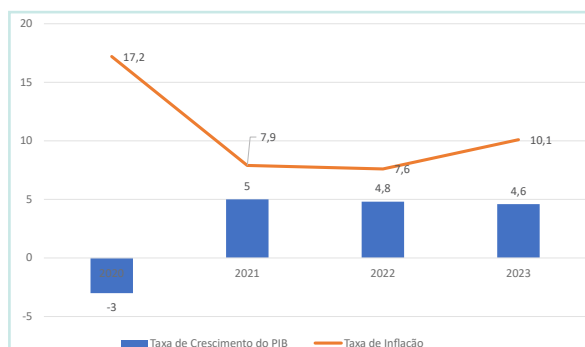


# Libéria

## Desempenho económico

A taxa de crescimento do PIB da Libéria, que era de -3,0% em 2020, aumentou para 5,0% em 2021, subindo para 4,8% em 2022 e 4,6% em 2023. Este abrandamento em 2022 e 2023 deveu-se ao fraco desempenho dos subsectores da agricultura, silvicultura e mineração. A taxa de inflação, que era de 17,2% em 2020, caiu para 7,9% em 2021 e para 7,6% em 2022. No entanto, voltou a subir em 2023 para 10,1%, acima da meta prevista de 8,7%. Esta subida deveu-se principalmente à depreciação da taxa de câmbio e ao aumento do preço dos produtos alimentares importados.

**Figura 1: Taxa de crescimento do PIB real e taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Relatório do País, 2024

O défice orçamental global (incluindo subsídios) aumentou, com o rácio dívida/PIB a situar-se em 52,5% em 2020, a baixar para 49,5% em 2021, subindo novamente para 50,8% em 2022 e para 56,6% em 2023. Esta evolução explica-se pelo aumento das despesas de investimento e das transferências.

**Figura 2: Rácio dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

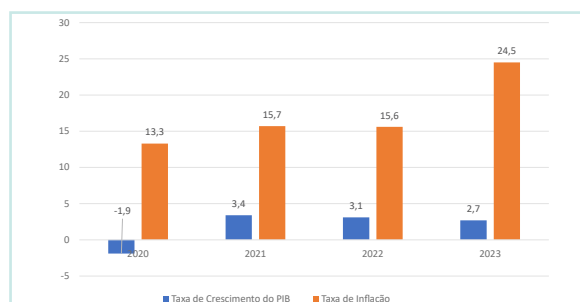


Fonte: Relatório do País, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

A economia da Libéria deverá manter-se dinâmica, com o crescimento do PIB real estimado em 4,8% em 2024, 5,8% em 2025 e 5,9% em 2026. Este crescimento será impulsionado pela agricultura e pesca, mineração e extração artesanal de ouro, indústria transformadora e serviços. As perspetivas positivas a médio prazo dependem fortemente das atividades no setor das indústrias extrativas e do crescimento setorial orientado.

**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da taxa de inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: Relatório do País, 2024



A inflação deverá manter-se em um dígito: espera-se que atinja 8,3% em 2024, 6,0% em 2025 e 5,2% em 2026. Esta tendência descendente será motivada pela queda dos preços do petróleo, pela redução dos custos dos alimentos (especialmente do arroz) e pela estabilização da taxa de câmbio. A manutenção destas perspectivas económicas dependerá da estabilidade monetária, da diversificação da economia (ex: culturas de rendimento), do aumento da produção alimentar nacional, de políticas fiscais adequadas para produtos essenciais e da melhoria das infraestruturas, como as estradas que ligam as explorações agrícolas aos mercados e o fornecimento de eletricidade.

### **Infraestruturas de transporte e de comunicação**

A infraestrutura rodoviária da Libéria está subdesenvolvida, com apenas 10% (1 275 km) de estradas asfaltadas num total de 13 019 km de rede rodoviária. As instalações do aeroporto internacional Roberts, em Monróvia, foram renovadas para melhorar a receção de voos e passageiros. O país conta com 167 estações de rádio e 85 meios de comunicação social, com uma taxa de penetração da Internet de 90%. No entanto, apenas 6 dos 15 condados do país têm acesso fiável à Internet. Existem também serviços bancários via Internet e serviços de pagamento por telemóvel que apoiam os agricultores nas zonas rurais. O sistema nacional de pagamentos eletrónicos (NEPS) e os sistemas modernos de garantia reforçam a inclusão financeira, enquanto os caixas automáticos agilizam as operações bancárias.

### Recomendações

1. Dar prioridade à responsabilidade orçamental e ao reforço da governação para uma implementação eficaz da agenda ARREST.
2. Reabilitar as principais estradas e investir em infraestruturas de transporte ferroviário e fluvial.
3. O Ministério dos Correios e Telecomunicações deve colaborar com o Fundo de Acesso Universal e com os principais intervenientes das TIC, incluindo fornecedores locais de Internet e empresas internacionais como a Google e o Facebook, com vista à universalização do acesso à Internet.
4. Formalizar as atividades dos condutores de mototaxis “Phen-Phen” para reforçar a sua viabilidade como serviço de transporte.

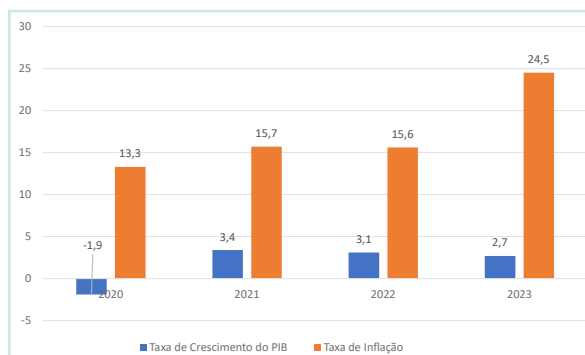


# Nigéria

## Desempenho económico

A taxa de crescimento do PIB real da Nigéria, que foi de -1,9% em 2020, atingiu 3,4% em 2021, antes de cair para 3,1% em 2022 e 2,7% em 2023. A taxa de crescimento do setor real apresentou grandes flutuações: a taxa de crescimento real da agricultura e da indústria foi de 26,2% e 21,4% respetivamente em 2020, 22,6% e 19,0% em 2022, contra 25,2% e 18,7% em 2023. O crescimento do setor de serviços foi de 52,6% em 2020 e 56,2% em 2023. A taxa de inflação, que era de 13,3% em 2020, subiu para 15,6% em 2022 e chegou a 24,5% em 2023.

**Figura 1: Taxa de crescimento do PIB real e inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Ministério das Finanças, Nigéria 2024

Orácio dívida pública/PIB, que era de 18,6% em 2020, aumentou para 19,9% em 2021, 20,2% em 2022 e 39,0% em 2023. Esta tendência reflete os investimentos previstos em infraestruturas, intervenções sociais e a titularização dos adiantamentos de meios e recursos a favor do governo federal.

**Figura 2: Rácio dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

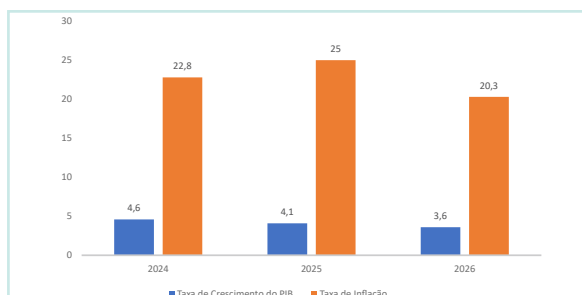


Fonte: Ministério das Finanças, Nigéria 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

A taxa de crescimento do PIB real deverá aumentar de 2,7% em 2023 para 4,6% em 2024, atingindo 4,1% em 2025 e 3,6% em 2026. Da mesma forma, a taxa de inflação projetada deverá aumentar de 22,8% em 2024 para 25,0% em 2025, antes de cair para 20,3% em 2026. Esse padrão reflete os efeitos de uma política monetária restritiva. Embora a eliminação do subsídio ao combustível aumente a arrecadação pública, essa medida pode ser inflacionista. A possibilidade de financiar o déficit orçamentário por meio de empréstimos, com preferência por dívidas concessionais e de longo prazo, pode ter consequências sobre a dívida pública e o equilíbrio fiscal.

**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: Ministério das Finanças, Nigéria 2024

## Infraestruturas de transporte e de comunicação

A Nigéria possui uma vasta rede rodoviária de cerca de 195.000 km, dos quais apenas 60.000 km são pavimentados. Os restantes 135.000 km são estradas não pavimentadas, pertencentes na sua maioria aos estados e governos locais. Apesar dos esforços para modernizar a infraestrutura de transporte, a qualidade das estradas continua baixa e os custos de transporte são elevados. A rede ferroviária é limitada e, em grande parte, não eletrificada, mas está previsto que se passe a utilizar linhas de bitola padrão. O transporte aéreo é mais desenvolvido, com 20 aeroportos e um número crescente de companhias aéreas nacionais e internacionais.

No setor das comunicações, a infraestrutura de telecomunicações passou de 6,2% no primeiro trimestre para 5,2% no segundo trimestre, e depois para 6,8% no terceiro trimestre de 2023. No entanto, houve uma queda na densidade de telecomunicações, de 116,6% em 2022 para 103,7% em 2023. A Nigéria está bem posicionada para aproveitar a economia digital, pois quase metade da sua população de 200

milhões de pessoas tem menos de 30 anos, sendo o maior mercado de telefonia móvel da África Subsaariana. Embora a infraestrutura de banda larga móvel seja robusta, a banda larga fixa e a conectividade rural ainda são limitadas. Com 46% dos empregos potenciais, as tecnologias digitais devem impulsionar a produtividade.

## Recomendações

1. Reforçar as cadeias de valor agrícolas com investimentos direcionados em mecanização, irrigação e adaptação às mudanças climáticas.
2. Implementar políticas que promovam a manufatura local e reduzam a dependência das importações.
3. Criar um ambiente favorável aos negócios e incentivar a pesquisa e o desenvolvimento nos setores de tecnologia e energias renováveis.
4. Desenvolver programas de proteção social para apoiar as populações vulneráveis diante de choques econômicos.
5. Aumentar os investimentos em educação e formação profissional para atender às necessidades do mercado de trabalho.
6. Investir no desenvolvimento de corredores de transporte regionais para conectar o país aos demais Estados-membros.

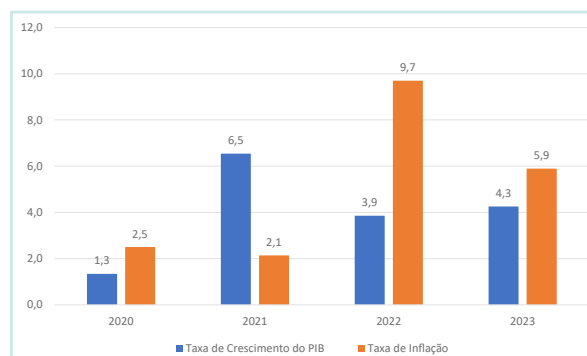


# Senegal

## Desempenho económico

A taxa de crescimento do PIB real do Senegal passou de 1,3% em 2020 para 3,9% em 2022, situando-se em 4,3% em 2023. A economia demonstrou resiliência em 2023, apesar das tensões políticas e da persistência da inflação, embora em declínio. O setor primário melhorou graças ao bom desempenho da agricultura e à dinâmica dos subsectores da pecuária e pesca, beneficiando de boas chuvas e várias medidas de apoio do governo.

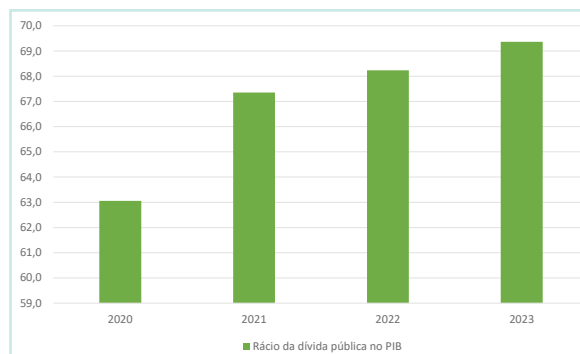
**Figura 1: Evolução da taxa de crescimento do PIB e da taxa de inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

A inflação aumentou de 2,5% em 2020 para 9,7% em 2022, situando-se em 5,9% em 2023; além disso, o rácio da dívida pública total em relação ao PIB aumentou de 63,1% em 2020 para 68,2% em 2022, atingindo 69,4% em 2023.

**Figura 2: Rácio dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

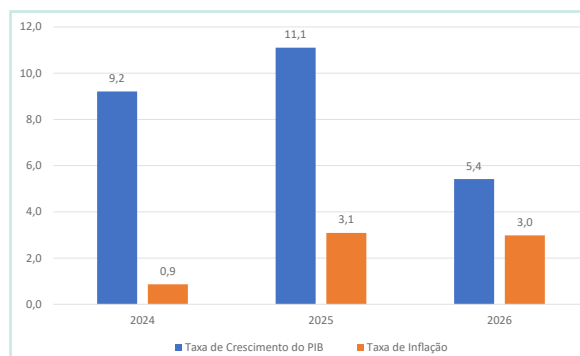


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

No período de 2024 a 2026, a taxa de crescimento do PIB é estimada em 9,2% em 2024, 11,1% em 2025 e 5,4% em 2026. A inflação deve permanecer estável em torno de 3,0% durante o período, abaixo do limite de 5% adotado no âmbito da vigilância multilateral da CEDEAO.

**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da inflação de 2024 a 2026**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



No entanto, a economia senegalesa continua vulnerável às incertezas da economia mundial. Tensões geopolíticas regionais e globais representam um desafio significativo. Além disso, a crise entre a Rússia e a Ucrânia deverá impactar a atividade econômica devido ao fornecimento de trigo, produtos petrolíferos refinados e materiais de construção. A inflação persistente e o aperto das condições de financiamento nas economias em desenvolvimento também afetam a economia do Senegal.

### **Infraestruturas de transporte e de comunicação**

A rede rodoviária do Senegal em 2023 estende-se por cerca de 16 495 km, contra 14 825 km em 2010. A criação do corredor Praia-Dacar-Abidjan transformará a conectividade regional e promoverá o acesso aos mercados internacionais, bem como a competitividade da região no âmbito da Zona de Comércio Livre Continental Africana (ZCLCA). No que diz respeito ao transporte aéreo, a construção do Aeroporto Internacional Blaise Diagne (AIBD) reforça a visão do Senegal de se tornar um «hub aéreo regional». Em 2024, o tráfego do AIBD deverá atingir 2 926 090 passageiros, contra 2 942 594 em 2023, o que representa uma diminuição de 0,57%.

O Senegal realizou importantes investimentos em infraestrutura de comunicação. A rede é 100% digital, com um anel de fibra ótica de 3.000 km cobrindo todo o país. A banda larga está disponível em todas as capitais regionais. Em 2023, a taxa de penetração da Internet no Senegal era de 99,3%. Em janeiro de 2024, havia 3,7 milhões de senegaleses ativos nas redes sociais, o que corresponde a 20,6% da

população total.

Em relação à telefonia móvel, o número de cartões SIM ativos no Senegal passou de 20,5 milhões para 22,3 milhões entre 2022 e 2023. Além disso, há serviços administrativos online, bem como outros serviços inovadores fornecidos por start-ups privadas nas áreas de educação, saúde, comércio e agricultura.

### **Recomendações**

1. Reforçar a governança e os regulamentos nos setores de mineração, agricultura, hidrocarbonetos e indústrias extrativas.
2. Estabelecer um quadro macroeconômico sustentável por meio da adoção de uma política de dívida prudente, melhor controlada e gerida.
3. Reforçar o controle da dívida pública acelerando a implementação de reformas que aumentem a arrecadação de receitas e o controle das despesas públicas.

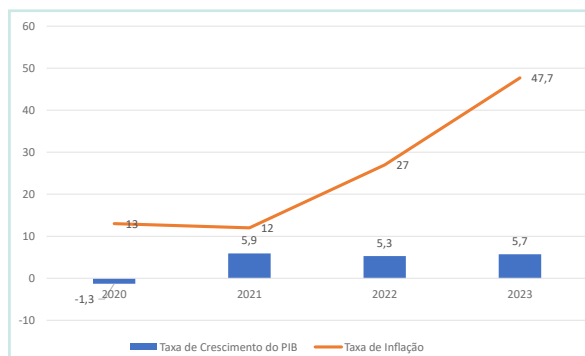


# Serra Leoa

## Desempenho económico

O crescimento do PIB real passou de -1,3% em 2020 para 5,9% em 2021, 5,3% em 2022 e 5,7% em 2023. Essa tendência foi sustentada pela recuperação do setor mineiro e pelo crescimento moderado da agricultura e dos serviços. A taxa de inflação teve uma instabilidade, passando de 13,0% em 2020 para 12,0% em 2021, 27,0% em 2022 e 47,7% em 2023. Esse aumento se explica pela depreciação da moeda, pelos choques nos preços internacionais e pelos desequilíbrios orçamentais.

**Figura 1: Taxa de crescimento do PIB real e inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Instituto de Estatística da Serra Leoa e do FMI, 2024

O déficit orçamental diminuiu, passando de 6,1% do PIB em 2022 para 5,2% em 2023, devido à melhor mobilização de receitas e ao controle dos gastos. As receitas internas aumentaram de 8,4% do PIB em 2020 para 12,3% em 2023, impulsionadas por reformas fiscais e sistemas

digitais. As despesas públicas caíram para 14,6% do PIB em 2023. A relação dívida pública/PIB, que era de 63,1% em 2020, subiu para 67,4% em 2021, 68,2% em 2022 e 69,4% em 2023. Mais de 50% das receitas internas foram destinadas ao serviço da dívida em 2023, em detrimento dos gastos sociais e de capital.

**Figura 2: Relação dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

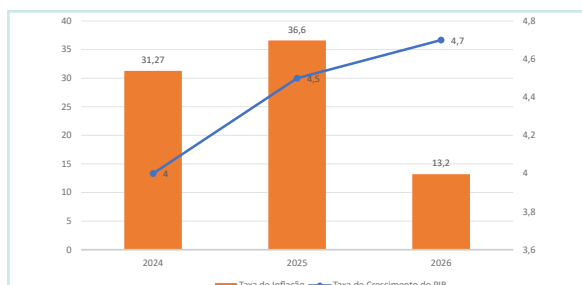


Fonte: Instituto de Estatística da Serra Leoa e do FMI, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

Prevê-se que o crescimento do PIB atinja 4,0% em 2024, 4,5% em 2025 e 4,7% em 2026. A inflação deverá aumentar de 31,3% em 2024, 36,6% em 2025 e recuar para 13,2% em 2026. A volatilidade dos preços internacionais dos produtos de base, a limitada diversificação das exportações, o aumento dos custos com o serviço da dívida e o fraco investimento do setor privado representam riscos para as perspetivas económicas.

**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: Instituto de Estatística da Serra Leoa e do FMI, 2024

## Infraestruturas de transporte e de comunicação

A infraestrutura rodoviária continua subdesenvolvida nas zonas rurais, o que afeta o acesso ao mercado e o comércio regional. Apesar de melhorias nas vias urbanas com apoio de financiadores externos, apenas uma pequena parte da rede rodoviária nacional é pavimentada e está em boas condições. O transporte marítimo se concentra no Cais Queen Elizabeth II em Freetown, modernizado por meio de parcerias público-privadas. O transporte aéreo é feito pelo aeroporto internacional de Lungi, que passou por reformas, mas ainda enfrenta altos custos operacionais e baixa conectividade regional. Os transportes ferroviário e fluvial são inexistentes no sistema de transporte nacional e não contribuem para a mobilidade ou o comércio regional.

As infraestruturas de comunicação têm se desenvolvido: a taxa de penetração da telefonia móvel ultrapassou os 90%. No entanto, os altos custos dos dados, a cobertura limitada em áreas rurais e as fracas competências digitais continuam sendo obstáculos ao acesso mais amplo. O acesso à internet atingiu 31% em 2023,

refletindo progresso constante, mas ainda abaixo da média dos demais países da região.

## Recomendações

1. Reforçar Manter a disciplina orçamental para reduzir a vulnerabilidade da dívida e criar espaço orçamental para investimentos prioritários.
2. Promover a diversificação econômica, especialmente na indústria agroalimentar e na indústria leve, para reduzir a exposição aos choques externos e gerar empregos.
3. Aumentar os investimentos em infraestrutura, especialmente em estradas rurais, logística marítima e conectividade digital, por meio de parcerias público-privadas.
4. Acelerar as reformas institucionais, especialmente na gestão das finanças públicas, no regime fundiário e na regulação das empresas, para melhorar o ambiente de investimento.
5. Desenvolver a conectividade regional acelerando o desenvolvimento dos corredores de transporte da CEDEAO e harmonizando políticas comerciais e de infraestrutura com os Estados-membros vizinhos.

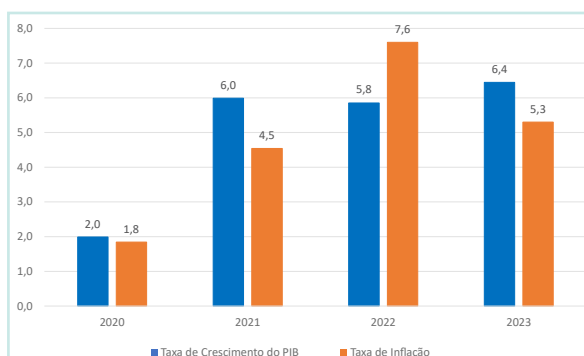


# Togo

## Desempenho económico

A economia togolesa registou um crescimento sustentado, passando de 2,0% em 2020 para 5,8% em 2022 e situando-se em 6,4% em 2023. Este crescimento é principalmente atribuível ao desempenho do setor terciário, com uma contribuição de 3,5 pontos percentuais. A contribuição dos setores secundário e primário situou-se respetivamente em 1,1 e 1,0 ponto percentual.

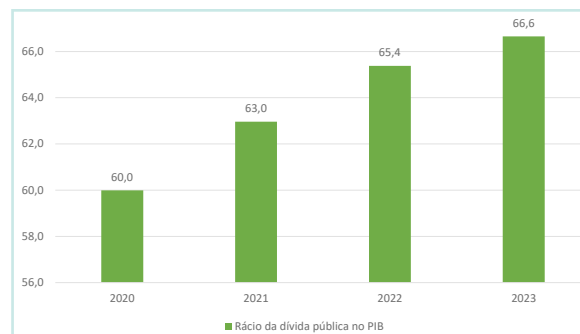
**Figura 1: Evolução da taxa de crescimento do PIB real e da inflação de 2020 a 2023 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

Além disso, a taxa de inflação baixou de 7,6% em 2022 para 5,3% em 2023. O rácio da dívida pública em relação ao PIB do Togo representava 66,6% em 2023, contra 65,4% em 2022, um nível inferior ao limiar comunitário de 70,0%.

**Figura 2: Relação dívida pública/PIB de 2020 a 2023 (em percentagem)**

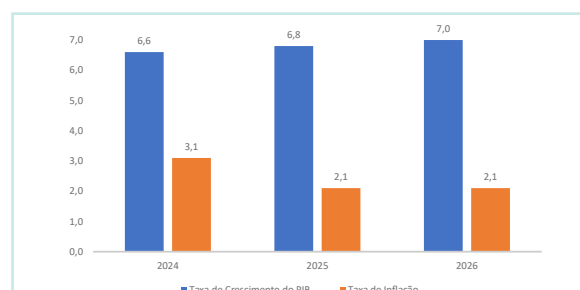


Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024

## Perspetivas económicas e fatores de risco

As perspetivas económicas são favoráveis, graças às reformas estruturais e aos grandes projetos de investimento. O crescimento do PIB real deverá situar-se em 6,3% em 2024, 6,2% em 2025 e 6,5% em 2026, impulsionado, do lado da oferta, pelo dinamismo dos setores terciário e secundário. Do lado da procura, o consumo final e os investimentos deverão ser os principais motores deste crescimento do PIB real. A tendência de queda da inflação deverá continuar, situando-se em 2,2% em 2024 e 2025, e em 1% em 2026.

**Figura 3: Projeções da taxa de crescimento do PIB real e da inflação de 2024 a 2026 (em percentagem)**



Fonte: Comissão da CEDEAO, 2024



Em termos de reformas fiscais, o Togo tem feito progressos no sentido de um maior controlo das suas finanças públicas. O défice orçamental deverá situar-se em 5,5% do PIB em 2024 e em 3,0% em 2025 e 2026, graças a uma maior mobilização de receitas e a uma gestão mais rigorosa das despesas. O stock da dívida pública permanece controlado e está estimado em 69,2%, 65,2% e 64,8% do PIB em 2024, 2025 e 2026, respetivamente. Os principais riscos que pesam sobre estas perspetivas económicas são uma eventual intensificação da violência terrorista, a diminuição do rendimento agrícola e a volatilidade dos preços mundiais do fosfato. No entanto, o país pode atenuar estes riscos através de uma coordenação eficaz das políticas orçamentais e da continuação das reformas estruturais.

O setor das comunicações registou um crescimento notável, apoiado pela estratégia “Togo Digital 2025-2030”, que visa digitalizar 75% dos serviços públicos até 2025. A taxa de penetração da Internet atingiu 88,5% em 2024, com um aumento significativo das subscrições 3G/4G/5G. Além disso, iniciativas regionais, como o roaming gratuito em alguns Estados membros da CEDEAO, reforçam a integração regional em matéria de telecomunicações. A infraestrutura digital é apoiada por projetos como o Programa de Aceleração Digital do Togo (PANT), que visa transformar o país num centro regional de tecnologia digital. No entanto, as zonas rurais continuam a estar menos bem servidas, limitando o acesso equitativo aos serviços digitais.

## Infraestruturas de transporte e de comunicação

O Togo dispõe de uma rede rodoviária com 34.595 km, dos quais apenas 18% são asfaltados. Esta rede está organizada em torno do eixo principal Lomé-Cinkassé (700 km), que inclui a ramificação Lomé-Kpalimé (119 km), e de eixos transversais que ligam o Togo ao Benim (Leste) e ao Gana (Oeste). Os esforços recentes incidiram nomeadamente na construção de 4.472 km de estradas rurais entre 2021 e 2024, no desanuviamento de 1.665 localidades e na melhoria do acesso a mais de 8.000 infraestruturas socioeconómicas. O transporte marítimo assenta principalmente no Porto Autónomo de Lomé (PAL), um trunfo estratégico devido à sua capacidade em águas profundas (-16,60 m). No entanto, a rede ferroviária é em grande parte obsoleta, com linhas limitadas a itinerários menores de transporte de mercadorias.

## Recomendações

1. Acelerar a reabilitação e expansão da rede rodoviária nacional.
2. Reforçar a infraestrutura digital para garantir uma cobertura nacional inclusiva.
3. Modernizar o setor ferroviário a fim de apoiar o desenvolvimento económico nacional e regional.
4. Prosseguir o desenvolvimento das infraestruturas portuárias e logísticas para dinamizar o comércio externo.
5. Promover projetos de infraestruturas interligadas a fim de reforçar a integração regional.







**ANEXO**

**Anexo 1: Participantes no Atelier Regional de Validação: PERC 2024**



ECOWAS COMMISSION  
COMMISSION DE LA CEDEAO  
COMISSÃO DA CEDEAO



**REGIONAL VALIDATION WORKSHOP OF THE ECOWAS REGIONAL  
ECONOMIC OUTLOOK: 2024 EDITION IN LAGOS, NIGERIA FROM 04 TO 09  
AUGUST, 2025**

**MEMBER STATES REPRESENTATIVE FOR VALIDATION**

S/N	NAME OF PARTICIPANTS	COUNTRY	SIGNATURE
1.	Mr Alban Gildas KOUTCHADE	Benin	
2.	Mr Kouame Pierre KOFFI	Cote D'Ivoire	
3.	Mr Mamadou BARRY	The Gambia	05/08/25
4.	Mr Raymond Kodjoe NAZAR	Ghana	
5.	Ms Sarah BOSOMPEM		
6.	Mr Abdoulaye Mamadama CAMARA	Guinea	
7.	Mr Sambu MUSSA	Guinea Bissau	
8.	Mr Edwin PUWOGAR	Liberia	
9.	Mr Ali Malik YAKUBU	Nigeria	
10.	Mr Hamat SY	Senegal	
11.	Mr Stephen Patrick MEDO	Sierra Leone	
12.	Miss Hodalo Bede KPATCHA	Togo	

## Anexo 2: Taxa de Cambio Nominal das Moedas Nacionais em Dólares Americanos

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>BEN</b>	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
<b>CPV</b>	83,28	79,28	85,84	83,07	81,92	99,40	99,69	97,89	93,43	98,53	96,77	93,24	104,84	104,84	104,84	104,84
<b>CIV</b>	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
<b>GMB</b>	27,99	30,10	34,07	35,96	41,53	42,51	43,82	47,88	48,02	50,10	50,91	51,09	55,40	55,40	55,40	55,40
<b>GHA</b>	1,43	1,51	1,81	1,98	2,90	3,71	3,91	4,35	4,59	5,21	5,60	5,81	8,31	8,31	8,31	8,31
<b>GIN</b>	5730,71	6669,94	6985,86	6908,21	7014,76	7487,67	8634,24	9180,92	9010,69	9178,99	9565,47	9766,18	8695,71	8695,71	8695,71	8695,71
<b>GNB</b>	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
<b>LBR</b>	71,50	72,50	72,46	82,50	84,87	88,50	94,46	112,63	144,04	186,30	191,45	166,22	152,91	152,91	152,91	152,91
<b>NGA</b>	150,30	159,70	157,25	157,31	158,55	196,49	253,49	305,79	305,58	306,42	358,81	397,92	423,25	423,25	423,25	423,25
<b>SEN</b>	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44
<b>SLE</b>	4182,67	4375,79	4331,31	4357,37	4520,82	5077,41	6289,94	7384,43	7934,88	9000,92	9829,03	10361,96	14022,44	14022,44	14022,44	14022,44
<b>TGO</b>	495,80	471,80	510,89	494,06	494,34	591,15	592,93	581,94	555,78	585,89	575,64	554,44	623,44	623,44	623,44	623,44



**Anexo 3: Ponderações dos Estados membros**

Estados membros	Peso : 2020-2022	Peso : 2010-2019
BEN	2,10	1,38
CPV	0,29	0,20
CIV	8,54	5,12
GMB	0,25	0,14
GHA	9,83	6,49
GIN	1,61	1,33
GNB	0,23	0,17
LBR	0,49	0,31
NGA	65,07	75,60
SEN	3,44	2,82
SLE	0,61	0,69
TGO	1,05	0,66



## **REFERÊNCIAS GERAIS**

Air transport in Africa: AFRAA perspective

Airports Council International - Annual Report, 2023

Adeyi (2022). The Impact of Transportation on Economic Development in Nigeria

Aero Trail 2023 Yearbook: Showcasing Africa's Aviation Highlights

Afreximbank (2017). African Trade Report: Bridging Africa's Trade Finance Gap Through Domestic ReFonte Mobilization

Africa Finance Corporation (2024). The Infrastructure Imperative: Igniting Africa's Industrial Renaissance: State of Africa's Infrastructure Report

African Airlines Association 2023 Annual Report

African Development Bank (2013). Africa Infrastructure Development Index

African Development Bank (2020). Economic Brief: The Africa Infrastructure Development Index, Annex C

African Development Bank (2023). Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Infrastructure and Urban Development Department (2023), Africa and Nurturing Continental Integration

African Development Bank (2023). Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Africa and Nurturing Continental Integration". Infrastructure and Urban Development Department

African Development Bank, (2018). African Economic Outlook.

African Development Bank, (2018). Economic Brief: The Africa Infrastructure Development Index

African Union. (2014), Towards the African Integrated High Speed Railway Network (AIHSRN) Development

Akpan, U. (2018). Impact of Regional Road Infrastructure Improvement on Intra Regional Trade in ECOWAS". Infrastructure Consortium for Africa (ICA)

ASECNA. Annual Report 2021

ATAG (Air Transport Action Group) / Aviation Beyond Borders - Supporting economic & social development 2024 Analysis

Bouraima, M., Qiu, Y., and Yusupov, B. (2020). A review and analysis of railway transportation system in the economic community of West African States: Towards the development of sustainable regional goal" Global Journal of Engineering and Technology Advances 011-022

- Bouraimaa, M., Alimoc P., Agyemand, S., et. al. (2023). “Africa’s railway renaissance and sustainability: Current knowledge, challenges, and prospects”. *Journal of Transport Geography* 106.
- Calderón, C., Cantú, C., and Chuhan-Pole, P. (2018). “Infrastructure Development in Sub-Saharan Africa: A Scorecard”. Policy Research Working Paper 8425. World Bank. Washington D.C.
- CPCS: Assessment of the Socio-Economic Impact of Port Concessions and the Production of Guidelines for Socially Beneficial Concession of Port Facilities in the ECOWAS Region
- Diagnostic Report (2015). Preparation of the ECOWAS Regional Infrastructure Development Master Plan
- Diagnostic Report (2022). Funding Study
- Economic Brief (2018). The Africa Infrastructure Development Index, African Development Bank,
- Economic Brief (2020). The Africa Infrastructure Development Index: Annex C, African Development Bank
- ECOWAS (1993). Revised ECOWAS Treaty.
- ECOWAS (2011). Infrastructure: A Regional Perspective 2011
- ECOWAS (2022). “Community Strategic Framework (CSF) 2023-2027”
- ECOWAS (2022). Infrastructure Master Plan 2020-2045
- ECOWAS (2024). Digital Sector Development Strategy for the ECOWAS Region
- ECOWAS (2019) “Baseline Study on the Procedures and Crossing Times of Vehicles and Passengers at the Seme-Krake and Noepe Joint Border Posts including Aflao Kodjoviakope and Akanu Borders.
- ECOWAS (2022). “Regional Road Maintenance Funding Study: Diagnostic Report
- ECOWAS. (2015). “Preparation of the ECOWAS Regional Infrastructure Development Master Plan: Diagnostic Report”.
- ECOWAS (2023). “ECOWAS Road Information System”.
- Elem, T. and Ejem, E. (2022). “Estimating the relationship between GDP and Freight Transport Volumes in ECOWAS Nations”. *International Journal of Geography and Regional Planning Research* Vol.7, No.1, pp.48-57, 2022
- “Facts about Africa’s Road Transport Infrastructure” <https://brickstone.africa/afrcas-road-transport-infrastructure>



Foster, V. 2011. “ECOWAS Infrastructure: A Regional Perspective” Policy Research Working Paper 5899. World Bank. Washington D.C

Global Journal of Engineering and Technology Advances (2020): A review and analysis of railway transportation system in the economic community of West African States: Towards the development of Sustainable Regional Goal

Groupe BAD Le Secteur du Transport Aérien en Afrique Centrale et Occidentale - Note Sectorielle

ICAO African Flight Procedure Programme / PBN Implementation status:WACAF-ESAF

IATA (2023): Air Passenger Market Analysis - December 2023

IATA (2023): Quarterly Air Transport Chartbook - IATA Sustainability & Economics Q4 2023

IATA (2024): Quarterly Air Transport Chartbook - IATA Sustainability & Economics Q2 2024

Journal of Transport Geography (2023): Africa’s railway renaissance and sustainability: Current knowledge, challenges, and prospects

Lebrand M. (2022). Better transport can bring African countries closer together and support their economies. Available at <https://blogs.worldbank.org/en/better-transport-can-bring-african-countries-closer-together-and-support-their-economies>.

MTBS/ARTELIA/ACORYS - Study for the Preparation of an ECOWAS Port Maritime Masterplan

Progress Report (2023). United Nations Industrial Development Organisation (UNIDO)

Rodrigue JP (2016). “The Role of Transport and Communication Infrastructure in Realising Development Outcomes”

Rodrigue, JP. and Notteboom, T (2024). “Geography of Transport Systems” 6th Edition

SSATP (2024). Toward a Data-Driven Understanding of Transport Corridors,

State of Africa’s Infrastructure Report (2024) The Infrastructure Imperative: Igniting Africa’s Industrial Renaissance. Africa Finance Corporation

State of Africa’s Infrastructure Report (2024): Digital Infrastructure (Africa Finance Corporation)

Survey (2024): UN E-Government

Teravaninthorn, S., and Raballand, G. 2009. “Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors” The World Bank. Washington D.C

The World Bank: Trade Logistics in the Global Economy - The Logistics Performance Index and Its Indicators 2023 Report

UNCTAD Review of Maritime Transport 2023: Facts and Figuras on Africa

UNCTAD Report (2024). The Digital Economy

UNCTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2023 - Towards a green and just transition

USAID (2012). Impact of Road Transport Industry Liberalization in West Africa

USAID. 2012. “Impact of Road Transport Industry Liberalization in West Africa: Final Report”

World Bank (2009). Transport Prices and Costs in Africa A Review of the International Corridors

World Bank (2023). From Connectivity to Services: Digital Transformation in Africa

World Bank. 2024. “Toward a Data Driven Understanding of Transport Corridors”: Sub Saharan African Transport Program

World Economic Forum. Fourth Industrial Revolution





101, Yakubu Gowon Crescent,  
Asokoro District, P.M.B 401,  
Abuja, Nigeria

[www.ecowas.int](http://www.ecowas.int)

ISBN: 978-978-692-695-7



9 789786 926957