



DIAGNÓSTICO DO SETOR PRIVADO NACIONAL

CRIANDO MERCADOS EM CABO VERDE

Um Arquipélago de Oportunidades: Vias para
Promover o Crescimento Sustentável Liderado
pelo Setor Privado

março 2024

Sobre a IFC

A *International Finance Corporation* (IFC)—membro do World Bank Group—é a maior instituição de desenvolvimento global centrada no setor privado nos mercados emergentes e nas economias em desenvolvimento. A IFC trabalha em mais de 100 países, utilizando o seu capital, capacidade de mobilização, conhecimentos especializados e influência para criar empregos e melhorar os padrões de vida, especialmente para os pobres e vulneráveis.

No ano fiscal de 2023, a IFC comprometeu-se com um valor recorde de 43,7 mil milhões de dólares para empresas privadas e instituições financeiras nos países em desenvolvimento, aproveitando o poder do setor privado para melhorar a vida das pessoas à medida que as economias enfrentam os impactos das crises globais agravadas. Para mais informações, consulte www.ifc.org.

© International Finance Corporation 2024. Todos os direitos reservados.
2121 Pennsylvania Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20433

O material deste trabalho é protegido por direitos autorais. Copiar e/ou transmitir partes ou todo este trabalho sem permissão pode ser uma violação da lei aplicável. A IFC não garante a exatidão, fiabilidade ou integridade do conteúdo incluído neste trabalho, ou das conclusões ou juízos aqui feitos, e não aceita nenhuma responsabilidade por quaisquer omissões ou erros (incluindo, sem limitação, erros tipográficos e erros técnicos) no conteúdo de qualquer natureza ou por confiança nele. Os resultados, interpretações, pontos de vista e conclusões aqui expressos são de responsabilidade dos autores e não refletem necessariamente as opiniões dos Diretores Executivos da IFC ou do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (o World Bank) ou dos governos que eles representam.

Fotos: Capa, © Igor Tichonow/Adobe Stock.

ÍNDICE

<i>Agradecimentos</i>	<i>v</i>
<i>Sumário Executivo</i>	<i>vii</i>
<i>Abreviaturas e Acrónimos</i>	<i>23</i>

VISÃO GERAL	2
O.1 Contexto do país	2
O.2 Estado do setor privado	12
<i>Notas</i>	<i>18</i>
<i>Referências</i>	<i>18</i>

PARTE I • Avaliações Sectoriais

<i>Notas</i>	<i>21</i>
--------------	-----------

1 TURISMO	22
1.1 Introdução	22
1.2 Oportunidades: atrair novos segmentos de mercado	26
<i>Notas</i>	<i>45</i>
<i>Referências</i>	<i>48</i>
2 ECONOMIA AZUL	50
2.1 Introdução	50
2.2 Panorama atual do setor pesqueiro em Cabo Verde	51
2.3 Aquacultura: um subsector emergente e inexplorado que aguarda exploração	57
2.4 Oportunidades	59
2.5 Recomendações	63
<i>Notas</i>	<i>65</i>
<i>Referências</i>	<i>66</i>
3 SERVIÇOS DIGITAIS	67
3.1 Introdução	67
3.2 Motores de crescimento	70
3.3 Desafios ao crescimento: a necessidade de apoio governamental contínuo para fortalecer a competitividade do mercado	72
3.4 Oportunidades para o setor privado no mercado de serviços digitais	77
3.5 Recomendações	84
<i>Notas</i>	<i>86</i>
<i>Referências</i>	<i>87</i>

PARTE II • Setores Facilitadores e Temas Transversais

4	CONCORRÊNCIA E AMBIENTE REGULAMENTAR	89
4.1	Introdução	89
4.2	Cenário de competição	89
4.3	Oportunidades para investimento privado	92
4.4	Recomendações	104
	<i>Notas</i>	106
	<i>Referências</i>	109
5	TRANSPORTE E LOGÍSTICA	110
5.1	Introdução	110
5.2	Transporte marítimo	110
5.3	Transporte aéreo	118
5.4	Logística de produtos perecíveis: instituições e serviços auxiliares	120
	<i>Notas</i>	124
	<i>Referências</i>	126
6	ENERGIA	127
6.1	Introdução	127
6.2	Reestruturação em curso da electra	129
6.3	Oportunidades para investimento privado	130
6.4	Recomendações	133
	<i>Notas</i>	136
	<i>Referências</i>	136
	APÊNDICE A Metodologia de seleção de setores	138
	APÊNDICE B Metodologia de seleção de países pares	143

AGRADECIMENTOS

O Diagnóstico do Setor Privado Nacional de Cabo Verde foi preparado por uma equipa da *International Finance Corporation* (IFC)–Banco Mundial, liderada por Zineb Benkirane (Economista Sénior, IFC) e Cristina Navarrete Moreno (Especialista Sénior em Desenvolvimento do Setor Privado, Banco Mundial), e composta por Rodrigo Andrade (Economista, Banco Mundial) e Ricardo David de Castro Martins (Economista, IFC). A visão geral e a parte I foram de autoria de uma equipa de especialistas sectoriais, incluindo Amy Chamberlain (Especialista em Turismo, Banco Mundial), Cristina Navarrete, Zineb Benkirane, Miguel Angel Jorge (Especialista em Economia Azul, Banco Mundial), Sonia Jorge (Fundadora e Diretora Executiva, Parceria Inclusão Digital Global [GDIP], Miles McKenna (Economista, IFC), com contribuições de Veruschka Schmidt (Especialista Ambiental, Banco Mundial), Aníbal Medina (Especialista em Economia Azul, Banco Mundial) e Evelyn Namara (Especialista em Serviços Digitais, GDIP). O parte II foi escrito por José Miguel Villascusa Cerezo (Especialista em Concorrência, Banco Mundial), Dennis Sanchez Navarro (Economista de Concorrência, Banco Mundial), Eduardo Café (Especialista em Transporte e Logística, Banco Mundial) e Matthew Brian Gough (Jovem Profissional, Banco Mundial).

A equipa agradece os comentários fundamentados e as sugestões valiosas fornecidas por Besart Avdiu (Economista Sénior, Banco Mundial), Edouard Al-Dahdah (Economista Principal do País, Banco Mundial), António Baptista (Especialista Sénior do Setor Privado, Banco Mundial), Mariano Cortes (Especialista Principal do Setor Financeiro, Banco Mundial), Elwyn Davies (Economista Sénior, Banco Mundial), Charlotte de Fontaubert (Especialista Sénior de Pesca, Banco Mundial), Rosa Brito Delgado (Economista, Banco Mundial), Pauline Deschryver (Responsável de Investimentos, IFC), Francesco Di Salvo (Especialista Sénior do Setor Financeiro, Banco Mundial), Camila Mejia Giraldo (Especialista Sénior em Desenvolvimento Digital, Banco Mundial), Raluca Golumbeanu (Especialista Sénior em Energia, Banco Mundial), Georges Vivien Houngbonon (Economista, IFC), Djamali Ibrahim (Especialista Sénior em Energia, Banco Mundial), Dina Manitra (Responsável de Investimentos, IFC), Maria Claudia Pachon (Especialista Sénior em Desenvolvimento Digital, Banco Mundial), Graciela Miralles Murcigo (Economista Sénior, Banco Mundial), Philippe Neves (Especialista Sénior em Transportes, Banco Mundial), Pierre Pozzo di Borgo (Responsável Principal de Investimentos, IFC), José Daniel Reyes (Economista Sénior, Banco Mundial) e Carlo Maria Rossotto (Responsável Principal de Investimentos, IFC).

A equipa também agradece a orientação da gestão da IFC e do Banco Mundial, incluindo Olivier Buyoya (Diretor Regional, África Ocidental, IFC), Keiko Miwa (Diretora Nacional, Cluster do Senegal, Banco Mundial), Denis Medvedev (Conselheiro Económico Sénior, IFC), Douglas Pearce (Gestor de Prática, Banco Mundial), Consolate Rusagara (Gestora de Prática, Banco Mundial), Eneida Fernandez (Gestora de País, Banco Mundial), Josiane Kwenda (Gestora de País, IFC),

Karamba Badio (Responsável Sénior de Investimentos, IFC), Stephan Dreyhaupt (Economista Principal, IFC) e Zeinab Partow (Economista Principal, IFC).

A equipa agradece aos revisores que deram contribuições valiosas: Fernando Blanco (Economista Principal, Banco Mundial), Vincent Palmade (Economista Principal, Banco Mundial), Louise Twinning Ward (Especialista Sénior do Setor Privado, Banco Mundial) e Shelisa Ussene Samgy (Responsável Sénior de Investimentos, IFC).

O reconhecimento é também devido ao pessoal administrativo que prestou excelente apoio: Pedro Soares (Banco Mundial), Thelma Sofia Mendes Afonso (Banco Mundial), Katia Lorena Arguello Cazar (IFC), Mariana dos Santos Soares Pinto (IFC) e Hannah Elizabeth Thomas (Banco Mundial). A equipa quer agradecer também à Sra. Djalita Fialho pela tradução integral do documento para a língua portuguesa.

Por último, a equipa agradece a colaboração do Governo de Cabo Verde, especialmente de Sua Excelência Dr. Olavo Avelino Garcia Correia (Vice-Primeiro-Ministro, Ministro das Finanças e Desenvolvimento Empresarial e Ministro da Economia Digital), Dra. Adalgisa Barbosa Vaz (Secretária de Estado para o Desenvolvimento Empresarial) e Dr. Pedro Lopes (Secretário de Estado para a Economia Digital). Os nossos agradecimentos estendem-se também a todas as contrapartes governamentais, representantes do setor privado, universidades e parceiros de desenvolvimento envolvidos durante a preparação do relatório.

SUMÁRIO EXECUTIVO

Cabo Verde, um pequeno estado insular em desenvolvimento, arquipelágico, tem uma geografia económica que coloca desafios e oportunidades. O país é composto por dez ilhas, nove das quais são habitadas, localizadas a 500 quilómetros (km) da costa ocidental de África, com uma população estimada em 556.000 pessoas em 2020.¹ Apenas cerca de 10 por cento da terra é arável e os recursos minerais são limitados. Cabo Verde tem um rácio mar-terra superior a 170, um dos mais elevados do mundo, e uma extensa zona económica exclusiva de mais de 700.000 quilómetros quadrados.

Antes de 1991, a economia de Cabo Verde era largamente sustentada pela ajuda pública ao desenvolvimento e pelas remessas, com limitadas receitas do turismo. De 1991 a 2018, reconhecendo o potencial inexplorado do turismo, o governo de Cabo Verde empreendeu reformas estruturais para atrair investimento direto estrangeiro (IDE) direcionado ao turismo e investiu fortemente em múltiplos projetos de infraestruturas para posicionar estrategicamente duas das suas principais ilhas, Sal e Boa Vista, para o modelo sol e mar, com tudo incluído. Este modelo, no entanto, dependia de voos *charter* para as duas ilhas, devido à capacidade limitada do governo para investir em infraestruturas e serviços locais adicionais. Em 2022, o número de chegadas internacionais atingiu mais de 785.000, o que representa mais do dobro do número de chegadas em 2010 e um aumento de vinte vezes, comparado com meados da década de 1990.

Esta estratégia, aliada a instituições sólidas e ao ambiente político estável de Cabo Verde, permitiu ganhos económicos e sociais significativos nas últimas três décadas, levando o país à transição para o estatuto de rendimento médio-baixo em 2007.² O modelo “tudo incluído” estimulou a criação de emprego e teve impactos económicos mais amplos a nível local, gerando rendimentos turísticos substanciais que foram canalizados para investimentos em infraestruturas locais, serviços e desenvolvimento do capital humano³. Além disso, Cabo Verde manteve o seu estatuto de democracia parlamentar com uma história de eleições transparentes e transições pacíficas de poder, desde que obteve a independência de Portugal em 1975. Reformas positivas do Estado de direito e uma governação institucional forte conduziram a um progresso económico e social significativo, levando à estabilidade democrática e macroeconómica. Juntamente com as Seychelles, Cabo Verde foi o país africano melhor classificado no Índice de Perceção da Corrupção de 2022 da *Transparency International*,⁴ subindo duas posições em relação a 2021. A taxa de alfabetização de adultos do país aumentou de 62,8 por cento em 1990 para 90,8 por cento em 2021.⁵ Além disso, a classificação de Cabo Verde em termos de paridade de género também melhorou significativamente, passando do 68.º lugar em 2021 para o 45.º lugar em 2022, e o país tem-se esforçado para aumentar o investimento público em iniciativas que apoiam a igualdade de género.⁶

Apesar dos progressos notáveis no desenvolvimento, o crescimento económico de Cabo Verde ficou aquém do seu potencial na última década. Embora a taxa de crescimento do produto interno bruto (PIB) tenha sido em média 7,5 por cento na década de 2000, esta diminuiu para uma média de 2,4 por cento nos últimos dez anos. Isto prova que o atual modelo de desenvolvimento já não está a ter o mesmo nível de benefícios económicos. A forte dependência do país do mercado de turismo com tudo incluído, a forte presença do Estado na economia e o IDE concentrado em apenas três ilhas, IDE concentrado em apenas três ilhas, com poucas ligações a outros setores e outros setores, levaram a uma agregação de valor limitada. Esta situação é evidenciada pelo declínio do IDE de mais de 40 por cento para menos de 10 por cento⁷, juntamente com baixos níveis de produtividade e um setor de serviços que exporta principalmente serviços pouco qualificados, com uma contribuição mínima de serviços de maior valor acrescentado.

A dependência de Cabo Verde do seu modelo de desenvolvimento aumenta a sua vulnerabilidade aos choques externos, que são exacerbados pelos efeitos das alterações climáticas. A pandemia da COVID-19 causou a segunda pior contração económica na África Subsaariana para Cabo Verde em 2020, revertendo importantes ganhos de desenvolvimento social obtidos desde 2015. Além disso, este modelo levou ao sobredesenvolvimento de algumas ilhas, trazendo importantes desafios ambientais, incluindo a proteção da biodiversidade, e a pressão sobre os recursos naturais—nomeadamente em energia e água—e a gestão de resíduos. O rápido crescimento do setor do turismo trouxe graves ameaças aos ricos, mas frágeis, ecossistemas costeiros e marinhos do país, colocando Cabo Verde entre os 10 focos de biodiversidade marinha mais ameaçados do mundo. A geografia do arquipélago também o expõe a uma vasta gama de riscos naturais. No Índice da Iniciativa de Adaptação *Global Notre Dame* de 2021, Cabo Verde ocupa o 85.º lugar entre 185 países em termos de vulnerabilidade e o 76.º lugar entre 193 países em termos de capacidade para responder às alterações climáticas.⁸ Estimativas recentes do World Bank mostram que o país enfrenta potenciais perdas médias anuais resultantes de desastres e choques relacionados com o clima de quase 1 por cento do seu PIB.⁹

Para superar os desafios e promover a diversificação económica, o governo de Cabo Verde está a implementar duas estratégias principais para acionar novas fontes de crescimento. Com base nos objetivos do primeiro Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável (PEDS), o PEDS II (2022–26) centra-se na abordagem da estabilidade macroeconómica e no fortalecimento das iniciativas da economia azul. Os objetivos do PEDS II incluem: (1) consolidar a recuperação económica através da consolidação fiscal e da diversificação económica para transformar o país num centro digital no Atlântico Médio; (2) promover a descentralização, o desenvolvimento regional, o desenvolvimento dos transportes aéreos e marítimos e a convergência territorial com destaque para a sustentabilidade ambiental, a ação climática, a resiliência, a biodiversidade e a geodiversidade; (3) promover o desenvolvimento social através do capital humano, da inclusão, da redução das desigualdades, da erradicação da pobreza extrema e da igualdade de género; e (4) consolidar a soberania nacional e promover a integração regional. Em complemento ao PEDS II, o Ambição 2030 centra-se no fortalecimento do capital humano e no aumento das oportunidades de emprego

no turismo e na indústria, na economia azul, na economia digital, nas energias renováveis e na agricultura.

Este DSPN avalia setores onde reformas direcionadas poderiam aumentar o investimento privado, contribuir para o crescimento e apoiar a criação de empregos, alinhando-se com a visão estratégica do governo. O objetivo deste relatório é ajudar o governo cabo-verdiano a alavancar os seus recursos tangíveis e intangíveis, bem como a sua posição geográfica estratégica entre a África e a Europa, para ajudar na mobilização de capital do setor privado, aproveitando-o para acelerar o crescimento sustentável e mitigar o risco a choques externos. Para identificar esses setores, o estudo utilizou uma combinação de critérios quantitativos e qualitativos. Estes incluem (1) resultados da vantagem comparativa revelada, juntamente com análises feitas pela *International Finance Corporation* e pelos Serviços do World Bank (ver apêndice A para mais detalhes), (2) potencial de crescimento das exportações de bens e serviços, (3) perspectivas de crescimento da produtividade e potencial de criação de emprego, (4) potencial para mobilização de capital privado e (5) impacto no clima.

Este DSPN analisa setores em Cabo Verde com potencial de crescimento inexplorado, onde reformas específicas poderiam aumentar o investimento privado, contribuir para o crescimento e apoiar a criação de emprego, alinhando-se com a visão estratégica do governo. Para identificar estes setores, foi utilizada uma combinação de critérios quantitativos e qualitativos, posteriormente validados através de amplas discussões, a nível interno e externo (para mais detalhes, ver parte I e apêndice A). Os critérios tomaram em conta uma análise do desempenho económico recente—incluindo tendências nos indicadores de comércio, investimento e produtividade—destacando onde o país demonstra potencial para melhoria. As discussões com os principais intervenientes, a nível local e internacional, forneceram informações adicionais sobre a dinâmica do mercado e as opiniões do setor privado sobre as oportunidades e constrangimentos em toda a economia cabo-verdiana. Por último, foi dada atenção adicional às áreas da economia onde as iniciativas públicas poderiam mobilizar capital privado, bem como às ações que poderiam ter impacto positivo na adaptação e resiliência às alterações climáticas.

As oportunidades de investimento privado residem nos setores do turismo, da economia azul e dos serviços digitais. Este DSPN pressupõe que, para aumentar o potencial de crescimento de Cabo Verde e promover um crescimento resiliente e de maior valor acrescentado, devem ser implementadas políticas que se concentrem na diversificação das ofertas turísticas, no avanço do desenvolvimento das cadeias de valor da economia azul e na promoção do crescimento do setor dos serviços digitais. Para o **setor do turismo**, este relatório vai além da tradicional oferta de sol e mar, centrando-se em subsegmentos de maior valor acrescentado e amigos do ambiente. Isto implica considerar o potencial das ilhas menos desenvolvidas em Cabo Verde. Além disso, este DSPN analisa o ecossistema da **economia azul**¹⁰ do país, com o objetivo de desenvolver cadeias de valor associadas e reforçar as ligações com a indústria do turismo e o setor privado nacional. Por último, analisa como o governo de Cabo Verde pode efetivamente aproveitar a robusta infraestrutura digital do país para explorar oportunidades emergentes nos subsetores de **serviços digitais**.

O DSPN também identifica os principais constrangimentos económicos que precisam ser resolvidos para desbloquear o crescimento do setor privado no curto e médio prazo. Resolver estes constrangimentos é crucial para atrair investimento privado e criar um impacto transformador e sustentável na economia. Estes setores promissores foram identificados através de discussões com o governo e o setor privado, análises económicas e avaliações comparativas com pares com iguais aspirações, como as Maurícias e as Seychelles. O DSPN centra-se na abordagem dos principais constrangimentos em (1) transporte e logística, (2) energia e (3) ambiente de negócios, incluindo a concorrência de mercado e o papel das empresas públicas (EP). Além disso, os desafios no acesso ao financiamento são analisados no contexto da expansão dos serviços financeiros digitais (ver capítulo 3).

O DSPN centra-se em recomendações que são consideradas viáveis a a curto (um a dois anos) e médio prazo (três a cinco anos). Estas recomendações são consideradas viáveis devido ao seu forte alinhamento com os planos estratégicos e a agenda de reformas de Cabo Verde. Em particular, a mudança no sentido da racionalização do papel do Estado na economia representa um objetivo fundamental no novo modelo de desenvolvimento de Cabo Verde, como demonstrado pelas decisões políticas do governo em vários setores. O relatório reconhece que a concretização destas ambições e as recomendações relacionadas na matriz de política—como o estabelecimento de novas parcerias público-privadas (PPP) ou a privatização de empresas públicas selecionadas—podem progredir mais lentamente do que o inicialmente previsto devido a vários constrangimentos processuais e institucionais. No entanto, estes fatores não devem impedir a implementação das medidas propostas, muitas das quais já recebem apoio externo.

Oportunidades de investimento

O que se segue é um resumo das oportunidades de investimento e recomendações de mais elevada prioridade no curto prazo. Para obter informações adicionais sobre cada setor, incluindo considerações de curto e médio prazo, consultar o relatório completo.

Turismo

Enquanto principal motor do crescimento e da criação de emprego, o setor do turismo em Cabo Verde oferece um grande potencial para catalisar o investimento privado. Olhando para além do modelo tradicional de sol e mar com tudo incluído, o setor pode diversificar-se para mercados potencialmente de maior rendimento, como (1) indústrias criativas, (2) turismo de iates e (3) turismo nómada digital. Este DSPN apresenta uma série de estratégias para acelerar o investimento privado nestes nichos. O setor do iatismo, em particular, é identificado como tendo o maior potencial de crescimento. As principais recomendações deste DSPN incluem: (1) modernizar a infraestrutura de iates para atender às necessidades crescentes do setor e à procura futura, (2) melhorar e simplificar a legislação e as políticas para segmentos de mercado, (3) construir parcerias público-privadas mais fortes, e (4) fazer promoções de investimento direcionadas. Além disso, o

DSPN abre vias para promover iniciativas de sustentabilidade e economia circular na indústria do turismo, lideradas pelo setor privado. Para que estas estratégias tenham sucesso e maximizem as oportunidades de investimento privado, o apoio do governo é fundamental, especialmente para (1) proporcionar as infraestruturas necessárias para a gestão de resíduos e (2) dar apoio direto e incentivos para as empresas investirem em práticas ligadas à sustentabilidade.

Economia azul (pesca e aquacultura)

A rica biodiversidade marinha de Cabo Verde, incluindo mais de 5.000 espécies identificadas em ambientes terrestres e marinhos, desempenha um papel crucial no seu crescimento económico. Esta biodiversidade abre oportunidades para diversificar o cabaz de exportações do país e melhorar os meios de subsistência das populações dependentes da economia azul. No entanto, os setores das pescas e da aquacultura em Cabo Verde enfrentam desafios significativos relacionados com governança e gestão, incluindo a aplicação inadequada dos limites totais admissíveis de captura, investigação e conhecimento limitados dos recursos pesqueiros e falta de dinamismo do setor, particularmente nas pescas tradicionais. Para aproveitar as oportunidades de investimento privado na pesca de captura e em cadeias de valor selecionadas da aquacultura, os principais estrangulamentos devem ser resolvidos. Estes incluem aumentar a produtividade da frota pesqueira semi-industrial, colmatar a escassez de abastecimento nas cadeias de valor nacionais, e posicionar Cabo Verde como uma fonte distinta de produtos do mar socialmente responsável e amiga do ambiente.

As recomendações de política propostas neste relatório visam promover crescimento sustentável nestes setores, criando um ambiente favorável ao investimento. Isto implica dar aos potenciais investidores, informações claras e transparentes sobre regulamentações e incentivos e sobre as perspetivas a longo prazo do capital natural azul. A implementação destas ações permitiria ao governo de Cabo Verde atrair investimento privado em cadeias de valor-chave, libertando assim o potencial da pesca de captura e mitigando os riscos para os empresários que se aventuram na aquacultura.

Serviços digitais

Situado na interseção de múltiplos cabos submarinos internacionais de fibra ótica—o mais recente dos quais entrou em funcionamento em 2021—Cabo Verde tem uma vantagem única na ligação ao continente africano, à Europa e à América do Sul. A instalação prevista de mais cabos submarinos deverá aumentar a largura de banda internacional da internet em Cabo Verde numa média de 43 por cento anualmente. Este reforço aumentará a fiabilidade e o desempenho e reduzirá os custos para empresas e consumidores.¹¹

Aproveitando a sua localização estratégica, o governo fez investimentos significativos para estimular e apoiar o seu crescente ecossistema digital. Estes investimentos incluem infraestruturas e iniciativas de classe mundial, como o novo Parque Tecnológico Arquipélago Digital de Cabo Verde (conhecido como *Tech-*

Park) e o programa Cabo Verde Digital. Estes esforços posicionam Cabo Verde para aproveitar o setor dos serviços digitais como principal motor de crescimento, a nível nacional e regional. O país já granjeou uma forte reputação em serviços de governo eletrónico, com potencial significativo para expansão do mercado. Áreas de oportunidades emergentes—como os serviços financeiros digitais e as soluções digitais personalizadas desenvolvidas para adoção mais ampla da tecnologia no setor privado, especialmente entre os operadores turísticos locais—estão a ser implementadas por um ecossistema vibrante de jovens empreendedores.

Para desbloquear totalmente este potencial, desafios críticos devem ser resolvidos. Estes incluem (1) reavaliar o papel de instituições públicas, como o Núcleo Operacional para a Sociedade de Informação e a Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos, (2) promover a concorrência no setor da tecnologia financeira (*fintech*), eliminando as barreiras regulamentares, (3) acelerar a criação do Fundo de Acesso Universal à internet para subsidiar infraestruturas, acesso, soluções de serviços locais inovadoras e programas de competências digitais, e (4) reorientar o apoio público às *start-ups*, com ênfase em empresas pertencentes e lideradas por mulheres.

Restrições nos principais setores facilitadores

Analisando os estrangulamentos de desenvolvimento nos setores do turismo, da economia azul e dos serviços digitais, foram identificados os seguintes principais constrangimentos transversais ao investimento privado em Cabo Verde: (1) ambiente competitivo limitado, (2) transportes e logística, e (3) energia. A curto e médio prazo, é essencial que o governo de Cabo Verde dê prioridade à resolução destes estrangulamentos para que o país possa aproveitar plenamente o seu setor privado e orientá-lo para um crescimento sustentável e produtivo, liderado pelo setor privado.

Ambiente de negócios/concorrência

Para promover mercados competitivos e que funcionem bem, Cabo Verde deve remover as barreiras regulamentares que dificultam o investimento privado. Isto implica o reforço das capacidades institucionais para implementar regulamentos que promovam o potencial de concorrência do mercado, o que é fundamental para atrair investimentos que aumentem a produtividade, expandam a base económica e capacitem mais empresas e empresários para competirem globalmente em termos de preços e qualidade. Sendo uma pequena economia insular, Cabo Verde é estruturalmente propenso à concentração de mercado com concorrentes limitados. As empresas em Cabo Verde enfrentam riscos decorrentes da presença do Estado em vários setores, regulamentações que aumentam os custos operacionais e fraca aplicação da concorrência e da regulamentação sectorial.

Em primeiro lugar, o papel significativo do governo como regulador e interveniente no mercado em setores competitivos precisa ser reequilibrado para permitir o aumento da concorrência através da entrada de privados. As empresas com

participação pública direta e indireta igual ou superior a 10 por cento, referidas como “negócios do Estado,” detinham participações em 33 empresas, representavam 18 por cento do PIB e empregavam mais de 3.100 trabalhadores (3,5 por cento do emprego formal) em 2019. O reequilíbrio deverá centrar-se na separação dos serviços verticalmente integrados, na liberalização dos mercados através de parcerias público-privadas (PPP) e na implementação de medidas de desinvestimento, quando apropriado. A aplicação dos princípios da subsidiariedade poderia ajudar a determinar se a propriedade pública é necessária em relação a áreas melhor servidas por empresas privadas.

Em segundo lugar, para liberalizar ainda mais o mercado, será essencial introduzir o licenciamento baseado no risco, ajustar os controlos de preços e facilitar a partilha de infraestruturas em setores facilitadores essenciais. A concorrência limitada nos principais mercados de fatores de produção não só se traduz em elevados custos de internet e energia e em serviços aéreos e marítimos pouco fiáveis (passageiros e transporte marítimo), mas também diminui o atrativo de Cabo Verde para os turistas.

Por último, a criação de uma nova autoridade da concorrência em 2022 é um passo positivo para melhorar o ambiente competitivo. Contudo, a autoridade precisa ser ainda mais reforçada através de recursos humanos e de capital adicional e de uma demarcação clara de funções entre os reguladores sectoriais, de modo a supervisionar os mercados de forma mais eficaz. Uma política de concorrência sólida é essencial para permitir o investimento privado e aplicar regras pró-concorrência que garantam condições de concorrência equitativas. Cabo Verde pode aproveitar oportunidades importantes abrindo os seus mercados ao investimento privado, reformando o seu ambiente regulamentar para criar condições de concorrência equitativas e reforçando as capacidades das suas instituições para permitir uma aplicação adequada da lei.

Transportes e logística

Dada a sua geografia fragmentada e as longas distâncias entre os locais de produção e os utilizadores finais, as infraestruturas de transporte aéreo¹² e marítimo, bem como os serviços de logística, desempenham um papel crucial para o desempenho económico de Cabo Verde. O país está bem ligado ao mercado europeu de porta-contentores, mas o número de operadores permanece limitado. Embora o desembarço de cargas de produtos importados tenha melhorado, alguns processos necessitam de maior otimização. A modernização dos equipamentos portuários de movimentação de carga e a plena implementação da janela única de comércio externo são essenciais para agilizar os procedimentos de importação através da digitalização, um fator crítico, especialmente para produtos perecíveis.

A conectividade marítima inter-ilhas enfrenta desafios, incluindo ligações não fiáveis entre ilhas, inconsistências de horários, frota nacional insuficiente e regimes de subsídios e tarifas desatualizados. Estes desafios resultam em grande parte do fraco desempenho de um contrato de concessão de transporte inter-ilhas de 20 anos, iniciado em 2019. Da mesma forma, a conectividade aérea doméstica inter-ilhas enfrenta desafios como frequências de voo limitadas, uma fro-

ta de aeronaves insuficiente, fraco desempenho operacional e rigorosos limites de preços. Além disso, os aeroportos de Cabo Verde necessitam de reabilitação e expansão das pistas. Neste sentido, a concessão de 40 anos à Vinci Airports para investir em modernizações aeroportuárias amigas do clima representa um passo positivo no sentido do envolvimento do setor privado no desenvolvimento de infraestruturas do país.

A cadeia de abastecimento de produtos perecíveis em Cabo Verde enfrenta desafios adicionais, incluindo centros pós-colheita deficientes, transporte marítimo pouco fiável e capacidade insuficiente de armazenamento de frio. Além disso, a ausência de uma estratégia de logística unificada, aliada a planos sectoriais fragmentados, dificulta o desenvolvimento de uma cadeia de abastecimento eficiente. Para resolver estas questões multifacetadas, foi criado um grupo de trabalho, com o objetivo de conceber uma abordagem de logística mais integrada e estratégica em Cabo Verde. Este DSPN analisa estes estrangulamentos e propõe diversas medidas para a melhoria sectorial através da participação de privados. Estas medidas incluem (1) liberalização dos serviços de carga e regulamentação tarifária no transporte aéreo e marítimo, mantendo ao mesmo tempo certas rotas sob regime de obrigação de serviço público; (2) desenvolvimento de uma estratégia harmonizada para permitir a entrada de privados nos serviços de carga marítima e operações portuárias através de PPP, aprendendo com o sucesso da concessão aeroportuária e fazendo face a potenciais responsabilidades sociais e financeiras decorrentes da privatização de empresas públicas (ou seja, dívidas anteriores e insatisfação de trabalhadores como estivadores ou técnicos de manutenção); (3) introdução de medidas amigas do clima nas infraestruturas portuárias; e (4) criação de um plano nacional de logística e carga e de um grupo de trabalho que reunirá vários intervenientes para orientar as decisões de investimento e as reformas de política.

Energia

Sem reservas de combustíveis fósseis, Cabo Verde depende de produtos petrolíferos importados, tornando-o vulnerável a flutuações dos preços internacionais. Para mitigar esta exposição, o governo de Cabo Verde, através do seu Plano Diretor do Setor Energético, pretende ter 54 por cento da eletricidade gerada a partir de fontes renováveis até 2030, um aumento significativo face aos 17 por cento registados em 2022.¹³ Embora o acesso à eletricidade se situe nos 95 por cento, Cabo Verde tem das mais elevadas tarifas de eletricidade de África.

A principal recomendação deste DSPN para o setor energético de Cabo Verde é a conclusão atempada da reestruturação em curso da empresa pública Electra. Espera-se que este processo acelere a transição energética, mobilize capital privado ao aumentar a confiança dos investidores, reduza os custos de produção e as perdas não técnicas e melhore a qualidade do serviço. Outras estratégias para melhorar a acessibilidade e aumentar a utilização de energia limpa através da participação privada incluem (1) definição de um quadro regulamentar para sistemas de armazenamento de energia em baterias; (2) desenvolvimento de uma plataforma de inclusão do setor privado e uma iniciativa única de mitigação de riscos para investimentos em energias renováveis; (3) atualização do plano dire-

tor do setor elétrico para um quadro de planeamento energético integrado que considere várias formas de produção de energia e todo o espectro da procura de energia em todos os setores, nomeadamente o turismo e as infraestruturas digitais; e (4) atualização regular das tarifas fixas pagas aos produtores independentes e microprodutores.

Recomendações de reforma prioritárias

Este DSPN faculta uma lista abrangente de recomendações práticas que podem ser implementadas num prazo de cinco anos. O quadro ES.1 resume as principais prioridades a que o governo de Cabo Verde deve fazer face para aumentar o investimento privado. Este DSPN dá prioridade a ações de política que sejam viáveis a curto (um a dois anos) ou a médio prazo (três a cinco anos) e que proporcionem benefícios de desenvolvimento substanciais.

QUADRO ES.1

Recomendações de reforma prioritárias

Objetivos de nível superior	Restrições	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
1. TURISMO				
1.1. Iatismo				
Modernizar infraestruturas para responder à crescente procura, com foco nas ilhas de São Vicente e Sal.	Lacunas de infraestrutura para acomodar a procura de nichos de alto valor e fazer face às preocupações ambientais.	<ul style="list-style-type: none"> → Implementar regulamentos sobre águas residuais e esgotos para portos e marinas. → <i>Ilha do Sal</i>: Realizar um estudo de viabilidade abrangente para uma nova marina, considerando fatores ambientais, de engenharia e de mercado; posicionar uma boia de cortesia no cais de Santa Maria; e expandir os serviços de reparação para reduzir a dependência desses serviços a partir do Mindelo. → <i>Ilha de São Vicente</i>: Valorizar a Marina do Mindelo com a construção de um quebra-mar, para melhorar os seus serviços, e instalar um elevador. 	MTT, MM, Enapor	Curto/médio
Melhorar e simplificar as políticas relacionadas com o iatismo.	Ambiente político complexo para chegada e gestão de navios estrangeiros e fretados.	<ul style="list-style-type: none"> → Definir políticas para embarcações estrangeiras de propriedade privada sob regulamentação e diretrizes existentes para movimentação e responsabilidade de embarcações. → Refinar os regulamentos para clarificar a operação dos navios fretados e considerar alargar os períodos de fretamento. → Desenvolver protocolos de fiscalização para gestão de destroços e regulamentação de segurança. → Criar um portal <i>online</i> centralizado para agilizar procedimentos e pagamentos. 	MTT, MM, IMP	Curto
Estabelecer PPPs resilientes.	Colaboração limitada na governança e promoção do segmento.	<ul style="list-style-type: none"> → Rever e documentar o papel e as responsabilidades do governo no fretamento de navios, bem como na entrada, licenciamento e registo de navios de uso privado. → Estabelecer um conselho para a navegação recreativa que orientará a defesa local do turismo marítimo e de iates. 	MTT, MM, setor privado	Curto
1.2. Sustentabilidade e circularidade no turismo				
Estabelecer infraestrutura, serviços e bens facilitadores.	Infraestruturas e serviços facilitadores insuficientes a nível das ilhas.	<ul style="list-style-type: none"> → Desenvolver sistemas integrados de recolha e gestão de resíduos com os setores público, privado e terciário em Santiago, Sal e São Vicente, tendo o Sal como prioridade. 	MAA, MTT, municípios, setor privado	Curto/médio

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO ES.1

Recomendações de reforma prioritárias (continuação)

Objetivos de nível superior	Restrições	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
Fornecer apoio direto às empresas.	Custos elevados e disponibilidade limitada de financiamento para que as empresas adotem práticas sustentáveis.	→ Facultar financiamento personalizado e janelas de assistência técnica no âmbito da Pró-Capital, Pró-Garante e FSST para permitir a implementação de práticas sustentáveis e circulares ao nível das empresas.	MTT, Pró-Capital, Pró-Garante	Curto
1.3. Turismo criativo e cultural				
Melhorar o planeamento estratégico e o monitoramento.	Falta de uma estratégia nacional desenvolvida de forma colaborativa e ausência de dados relevantes.	→ Desenvolver uma estratégia e um plano de ação interministerial e nacional para o desenvolvimento do segmento, incluindo contributos do setor privado e uma definição clara das funções e responsabilidades públicas e privadas, e indicadores de sucesso.	MTT, MCIC, ITCV, setor privado	Curto
1.4. Turismo nómada digital				
Melhorar o planeamento estratégico e a monitorização.	Objetivos estratégicos pouco claros e disponibilidade limitada de dados.	→ Redefinir os objetivos estratégicos, os mercados-alvo e os indicadores de sucesso do programa Trabalho Remoto, utilizando informação de mercado e em articulação com o setor privado, assegurando ao mesmo tempo o alinhamento com os objetivos mais amplos do ecossistema digital e de empreendedorismo.	MTT, ITCV, Cabo Verde Digital, setor privado	Curto
2. ECONOMIA AZUL				
Criar uma base para estratégias sustentáveis de pesca e aquacultura através da tomada de decisões baseada em dados.	Falta de informação sobre o estado de recursos pesqueiros importantes.	→ Realizar e divulgar pesquisas que demonstrem os vários tipos de aquaculturas mais adequadas às condições oceânicas atuais e futuras de Cabo Verde sob as alterações climáticas.	MM	Curto
Melhorar a governança, a gestão e a fiscalização.	A sobrepesca leva à diminuição da produtividade dos recursos pesqueiros.	→ Estabelecer e aplicar totais admissíveis de capturas e outras ferramentas de gestão.	MM	Curto
	Fraca monitorização e recolha de dados sobre capturas e práticas de pesca em navios nacionais e estrangeiros.	→ Estabelecer ou reforçar os sistemas existentes de monitorização de navios e de notificação de capturas para navios semi-industriais nacionais e estrangeiros/industriais.	MM	Curto
Esforço mais concertado para atrair investimento na aquacultura.	Falta de informação sobre oportunidades viáveis na aquacultura para os investidores.	→ Considerar a formalização das zonas para atividades de aquacultura e explorar o potencial de agrupamento de infraestruturas públicas relacionadas e outros incentivos para atrair investimento.	MM, MIOHT	Curto

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO ES.1

Recomendações de reforma prioritárias (continuação)

Objetivos de nível superior	Restrições	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
Melhorar o acesso aos mercados e ao financiamento para o setor privado.	Falta de capital disponível para os pescadores locais investirem em melhores práticas de pesca.	→ Melhorar a disponibilidade de serviços financeiros, tais como produtos de crédito e seguros, direcionados aos setores das pescas e da aquacultura, condicionando-os estritamente à formalidade e ao cumprimento regulamentar.	MM, Pró-Empresa, Pró-Garante	Curto
3. SERVIÇOS DIGITAIS				
Abrir o mercado a serviços de governação eletrónica.	Presença dominante do NOSi no mercado.	→ Elaborar e implementar novos padrões e protocolos para a aquisição de serviços de governação eletrónica, incluindo a abertura de solicitações de propostas para licitações públicas; e implementar um modelo organizacional fiscalmente sustentável.	MF/MED	Curto
Melhorar o quadro jurídico para os serviços financeiros digitais.	A estrutura de governança impede a entrada competitiva no mercado.	→ Considerar o potencial de separação das operações comerciais numa nova empresa (que poderia continuar a ser uma empresa pública) e garantir que o seu papel regulador seja independente, com um mandato claro para promover a concorrência, o acesso e o crescimento do mercado.	MF/Banco Central	Curto
		→ Remover licenciamento dispendioso e barreiras de entrada que impedem que participantes privados entrem em outros segmentos do mercado <i>fintech</i> .	MF	Curto
	O quadro jurídico para os serviços financeiros digitais não está alinhado com os padrões globais e regionais.	→ Alinhar os quadros jurídicos com as normas e melhores práticas regionais e internacionais para posicionar o país como líder neste domínio. Isto inclui: (1) alinhar as regulamentações de proteção ao consumidor com os padrões globais e os princípios do G-20 delineados nos Princípios de Alto Nível para Inclusão Financeira Digital; ^a (2) criar regulamentos e diretrizes que exijam que os provedores de serviços financeiros digitais implementem medidas robustas de segurança cibernética; (3) alinhar os regulamentos de remessas transfronteiriças com os padrões regionais, em linha com os esforços da União Africana de promover corredores de remessas; (4) alinhar o quadro de interoperabilidade com as normas regionais e internacionais; (5) alinhar os quadros jurídicos com as recomendações do Grupo de Ação Financeira ^b e diretrizes regionais para prevenir crimes financeiros e manter a integridade financeira internacional.	MF	Curto

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO ES.1

Recomendações de reforma prioritárias (continuação)

Objetivos de nível superior	Restrições	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
4. AMBIENTE DE NEGÓCIOS/CONCORRÊNCIA				
Reequilibrar a participação do Estado em setores competitivos viáveis para participação privada.	Presença significativa do Estado como interveniente no mercado em setores competitivos viáveis à participação privada, operando sob certas regras que criam condições de concorrência desiguais.	→ Garantir condições de concorrência equitativas entre operadores públicos e privados, (1) definindo atividades comerciais/não comerciais (obrigações de serviço público) das empresas públicas; (2) separar atividades comerciais e não comerciais, (3) exigir uma taxa de retorno de referência baseada no mercado e um valor atual líquido para o retorno dos investimentos das empresas públicas.	MF, UASE	Curto/médio
		→ Desenvolver uma metodologia que aplique os princípios da subsidiariedade e a fundamentação económica da propriedade pública para determinar se as empresas públicas novas ou existentes correm o risco de excluir a participação privada.	UASE, AdC, ARME	Curto/médio
Reformar o quadro regulamentar: Promover o acesso às redes e a outras indústrias.	Falta de regras de interligação e de garantias de concorrência para equilibrar o poder de negociação entre os operadores privados e os operadores públicos para facilitar a partilha de infraestruturas.	<i>Eletricidade e telecomunicações</i>	ARME, AdC	Curto
		→ Durante a separação do setor, reanalisar e rever as regras de interligação para estabelecer salvaguardas de concorrência que equilibrem o poder de negociação entre todos os intervenientes no mercado.		
		→ Promover a implementação das regras de interligação e garantir que todos os intervenientes no mercado tenham acesso equitativo a instalações essenciais, como a rede de fibra e a rede elétrica.		
		<i>Transporte aéreo</i>	AAC, AdC	Curto
Os controlos de preços dissuadem novos participantes e têm impacto nas perspetivas de investimento em setores-chave.		→ Rever requisitos e restrições para operadores estrangeiros.		
		→ Rever o impacto dos controlos de preços e tarifas nos serviços de passageiros e carga no transporte aéreo e marítimo e explorar alternativas que reduzam as distorções do mercado e os controlos de preços, garantindo que as obrigações de serviço público sejam cumpridas através de medidas alternativas.	UASE, AAC, AdC	Curto
		→ Avaliar a necessidade de controlo de preços nos principais setores facilitadores e explorar abordagens alternativas que permitam às empresas maior flexibilidade para adaptar os seus preços à procura real e aos custos operacionais.	UASE, AAC, AdC	Médio
Implementar o quadro regulamentar da concorrência e reforçar a capacidade institucional.	A autoridade da concorrência ainda não está totalmente operacional e a legislação prevê isenções que favorecem determinados intervenientes no mercado.	→ Garantir recursos humanos e económicos adequados e independência da AdC.	MF, AdC, ARME	Curto

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO ES.1

Recomendações de reforma prioritárias (continuação)

Objetivos de nível superior	Restrições	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
5. TRANSPORTES E LOGÍSTICA				
Melhorar o desempenho e a fiabilidade dos serviços de carga marítima.	Os serviços marítimos inter-ilhas são pouco frequentes e pouco fiáveis, com uma frota obsoleta e um concessionário monopolista com baixo desempenho devido a barreiras artificiais à entrada (tarifas reguladas e licenciamento discricionário).	→ Desregular os serviços e preços de carga, visando a regulação nas rotas sob um regime de obrigação de serviço público, estritamente para manter a conectividade em áreas onde o setor privado não pode operar.	MM, ARME	Curto
		→ Implementar um mecanismo apropriado de ajustamento tarifário para serviços regulados de passageiros e carga que permita uma recuperação adequada dos custos, especialmente em segmentos/rotas onde os controlos de preços já estão em vigor.	MM, ARME	Curto
		→ Definir uma estratégia que promova a participação privada na gestão dos serviços de carga marítima.	MM, ARME	Curto
Aumentar a resiliência das infraestruturas portuárias marítimas e dos serviços associados.	As infraestruturas portuárias são altamente vulneráveis a danos e perturbações relacionados com o clima, como condições meteorológicas extremas e subida do nível do mar.	→ Introduzir critérios de adaptação às alterações climáticas para investimentos portuários.	Enapor, Cabnave, MM	Médio
Reforçar os mecanismos que fiscalizam os contratos de PPP.	Capacidade e governação limitadas para preparar e gerir eficazmente programas de PPP de contratos de alto risco (aerportos e operações portuárias).	→ Estabelecer mecanismos institucionais que promovam uma abordagem integrada no setor dos transportes e incentivem a participação privada.	MF, UASE	Curto
		→ Abrir as operações portuárias a PPP	Enapor, Cabnave, MM	Médio
		→ Reforçar as capacidades de regulação do governo para supervisionar eficazmente o sistema aeroportuário recentemente concessionado.	MTT, UASE, AAC	Curto
Desbloquear o potencial de mercado de produtos perecíveis.	Políticas e investimentos deficientemente coordenados para promover a logística de perecíveis prejudicam as ligações entre os produtores locais e o turismo.	→ Definir um quadro e uma estratégia de logística integrada com funções e responsabilidades claras para orientar as decisões de investimento e as reformas de política.	MTT, MM, MAA, MIOTH	Curto

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO ES.1

Recomendações de reforma prioritárias (continuação)

Objetivos de nível superior	Restrições	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
6. ENERGIA				
Aumentar a eletricidade gerada a partir de fontes renováveis através de investimentos privados e reduzir as perdas na distribuição.	Progressos lentos no processo de reestruturação.	→ Concluir a reestruturação em curso da Electra determinada pelo Decreto-Lei n.º 34/2022.	MICE, ARME	Curto
Integrar o investimento prioritário na rede no plano diretor do setor energético.	Capacidade técnica limitada para realizar estudos abrangentes.	→ Atualizar o plano diretor do setor energético e identificar investimentos prioritários no reforço e modernização da rede.	MICE, ARME	Curto
Acelerar o fornecimento de eletricidade acessível e fiável, gerada principalmente por tecnologias de energia renovável.	Falta de regime regulatório para novas tecnologias e modelos de negócio.	→ Criar o ambiente empresarial e o quadro regulamentar para atrair investimentos em sistemas de armazenamento de energia em baterias.	MICE, ARME	Curto
	Capacidade financeira pós-separação e solvabilidade do operador de transporte e de sistema.	→ Desenvolver uma plataforma de inclusão e uma iniciativa única de mitigação de riscos para projetos de energias renováveis.	MICE	Curto

Nota: Cabnave = Estaleiros Navais de Cabo Verde; Enapor = Empresa Nacional de Portos; AAC = Agência de Aviação Civil; AdC = Autoridade da Concorrência; ARME = Agência de Regulação Multissetorial da Economia; FSST = Fundo de Sustentabilidade Social para o Turismo; G-20 = Grupo dos Vinte; Imar = Instituto do Mar; IMP = Instituto Marítimo Portuário; MAA = Ministério de Agricultura e Ambiente; MED = Ministério da Economia Digital; MF = Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial; MICE = Ministério da Indústria, Comércio e Energia; MIOTh = Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação; MTT = Ministério do Turismo e Transportes; MM = Ministério do Mar; NOSI = Núcleo Operacional Para a Sociedade de Informação; PPPs = Parcerias Público-Privadas; SISP = Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos; EP = Empresas Públicas; UASE = Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial.

a. <https://www.gpfi.org/publications/g20-high-level-principles-digital-financial-inclusion>.

b. <https://www.fatf-gafi.org/en/publications/Fatfrecommendations/Fatf-recommendations.html>.

*A curto prazo, um a dois anos. A médio prazo, três a cinco anos.

Notas

1. Com base em dados do banco de dados Open Data do World Bank.
2. World Bank (2019).
3. MF (2022).
4. Consultar “*Corruption Perception Index 2022*,” Transparency International, Berlim, <https://www.transparency.org/en/cpi/2022/index/cpv>.
5. Com base em dados do banco de dados *Open Data* do World Bank
6. WEF (2022).
7. BCV (2023).
8. Consultar “*Notre Dame Global Adaptation Initiative*,” University of Notre Dame, Notre Dame, IN, <https://gain.nd.edu/our-work/country-index/rankings/>.
9. World Bank Group (2023).
10. A “economia azul” neste relatório limita-se à pesca e à aquicultura.
11. Consultar “*Submarine Cable Map 2023*,” Telegeography, Washington, D.C., <https://submarine-cable-map-2023.telegeography.com>.
12. Embora este DSPN analise o transporte aéreo, para uma análise abrangente do setor em Cabo Verde, consultar ALG (2023).
13. MICE (2018).

Referências

- ALG (Advanced Logistics Group). 2023. “Study on Improving Transport for Tourism in Cabo Verde.” Relatório de progresso. ALG, Madrid.
- BCV (Banco de Cabo Verde). 2023. “IDE por País de Origem e Sector (2000–2020).” Praia: BCV.
- IFC (International Finance Corporation). 2023. “The Impact of Submarine Cables on the Price of Internet, and the Role of Competition and Regulation.” IFC, Washington. D.C.
- MF (Ministério das Finanças). 2022. “Ação de Controlo ao Fundo de Sustentabilidade Social Para o Turismo.” Praia: MF.
- MICE (Ministro da Indústria, Comércio e Energia). 2018. “Procedimento de Licenciamento Centrais Elétricas.” Portal de Energia. Última modificação em 8 de abril de 2019. <https://www.portalenergia.cv/setoreletrico>.
- WEF (World Economic Forum). 2022. *Global Gender Gap Report 2022*. Geneva: WEF.
- World Bank. 2019. “Cabo Verde Public Expenditure Review: Revisiting the Efficiency of Public Spending to Reduce Debt and Improve Education and Health Outcomes.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2023. “Sailing Rough Seas: Accelerating Growth and Fostering Resilience to Climate Change in Cabo Verde.” Country Economic Memorandum. World Bank Group, Washington, D.C.

ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

4G	quarta geração
5G	quinta geração
AAC	Agência de Aviação Civil
AdC	Autoridade da Concorrência
AfCFTA	Área de Livre Comércio Continental da África
ARME	Agência de Regulação Multisectorial da Economia
BCV	Banco de Cabo Verde
Cabnav	Estaleiros Navais de Cabo Verde
CAGR	taxa de crescimento anual composta
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CTP	captura total permitida
CVD	Cabo Verde Digital
CVI	Cabo Verde Inter-ilhas
DCC	déficit em conta corrente
DSPN	Diagnóstico do Setor Privado Nacional
ECV	Escudo de Cabo Verde
Enapor	Empresa Nacional de Administração dos Portos
ER	energia renovável
FEM	Fórum Económico Mundial
FVF	frutas e vegetais frescos
Gbps	gigabytes por segundo
IDE	investimento direto estrangeiro
IMAR	Instituto do Mar
IMP	Instituto Marítimo Portuário
km	quilómetro
Mbps	megabytes por segundo
MF	Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial
MICE	Ministério da Indústria, Comércio e Energia
MM	Ministério do Mar
MPME	micro, pequenas e médias empresas
MTT	Ministério do Turismo e Transportes
MUATA	Mercado Único Africano de Transporte Aéreo
NE	negócios do estado
NOSi	Núcleo Operacional para a Sociedade de Informação
OTI	operadores turísticos internacionais
PEDS	Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável
PEID	pequeno estado insular em desenvolvimento
PIB	produto interno bruto

PNSE	Programa Nacional para a Sustentabilidade Energética
PPP	parceria público-privada
PTCV	Parque Tecnológico de Cabo Verde
RNB	rendimento nacional bruto
SAEB	sistemas de armazenamento de energia em baterias
SFD	serviços financeiros digitais
SISP	Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos
SOE	empresas públicas
TIC	tecnologias de informação e comunicação
UASE	Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial
UE	União Europeia
VCR	vantagem comparativa revelada
ZEE	zona económica exclusiva

VISÃO GERAL

O.1

Contexto do país

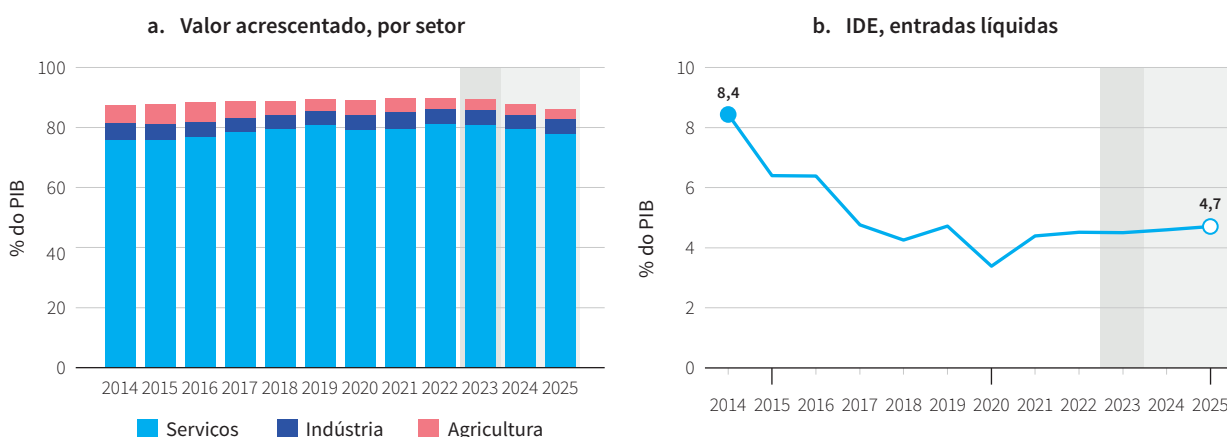
A trajetória de crescimento de Cabo Verde, alimentada pelas exportações de serviços, especialmente o turismo, tem sido notável, mas o crescimento médio tem vindo a diminuir.

A notável trajetória de crescimento de Cabo Verde decorre da estratégia direcionada do governo para posicionar a nação insular como um destino “tudo incluído” para chegadas de turistas durante todo o ano. Desde a sua independência, em 1975, até 1991, a economia do país dependeu em grande parte da ajuda pública ao desenvolvimento e das remessas, com receitas limitadas do turismo. Durante esse período, o crescimento económico foi relativamente baixo, com uma média anual de 3 por cento, devido aos baixos níveis de investimento. No entanto, nos anos que se seguiram até 2018, o governo reconheceu o potencial inexplorado do setor do turismo e empreendeu reformas estruturais para atrair investimento direto estrangeiro (IDE) para o turismo, tais como a instituição de uma democracia multipartidária, a indexação do escudo de Cabo Verde ao euro, e a adesão à Organização Mundial do Comércio. O governo também investiu fortemente em múltiplos projetos de infraestruturas para posicionar estrategicamente as duas principais ilhas, Sal e Boa Vista, para o modelo de turismo de sol e mar “tudo incluído.” Este modelo dependia de voos *charter* para as duas ilhas, dada a capacidade limitada do governo para investir em infraestruturas e serviços locais adicionais. Entre 1991 e 2008, a robusta taxa média anual de crescimento de Cabo Verde de 6,8 por cento fez com que o país saísse do estatuto de país menos avançado em 2007.

Esta decisão estratégica levou ao predomínio dos serviços ligados ao turismo na base económica de Cabo Verde. Ao longo da última década, os serviços representaram cerca de 75 por cento do produto interno bruto (PIB), com a indústria e a agricultura a representarem 5 por cento cada (figura O.1). O setor do turismo contribui diretamente com 25 por cento para o PIB do país, que sobe para 44 por cento quando se consideram os efeitos indiretos. É também responsável por 40 por cento da atividade económica nacional e 45 por cento do seu emprego formal,

FIGURA O.1

Motores de crescimento



Fonte: Com base em dados de 2023 do World Bank Group.

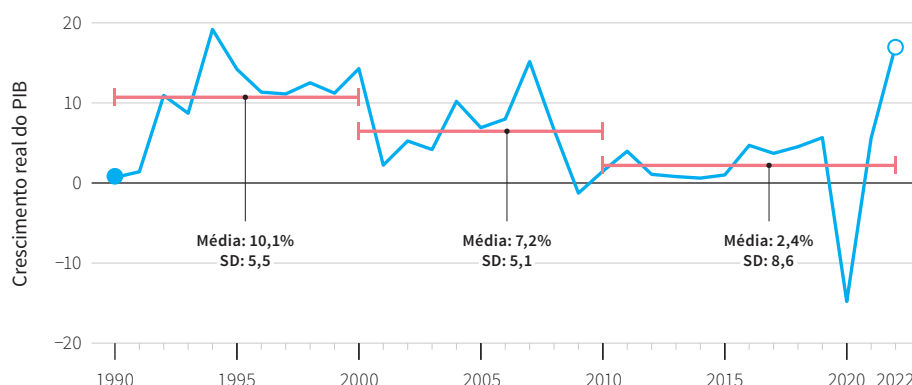
Nota: IDE = investimento direto estrangeiro; PIB = produto interno bruto. Os dados para 2023 são estimados, e os dados para 2024 e 2025 são previsões.

tornando-se o principal motor de crescimento nos últimos vinte anos. Além disso, o setor do turismo está concentrado nas ilhas do Sal e da Boa Vista, que, juntas, representam 78 por cento das chegadas de turistas, principalmente da Europa.

No entanto, o modelo de desenvolvimento de Cabo Verde tem dado sinais de esgotamento, com a sua taxa de crescimento anual a desacelerar gradualmente ao longo das últimas três décadas. Após uma contração de 1,3 por cento do PIB durante a crise financeira global em 2009, o crescimento médio anual do PIB oscilou em torno de 2.4 por cento até 2022. Este fraco desempenho pode ser atribuído a fatores estruturais de rigidez, incluindo espaço fiscal limitado resultante da dívida pública acumulada em resposta à crise de 2009 e à conclusão dos investimentos iniciais no setor do turismo. Embora o crescimento económico de Cabo Verde tenha sido superior, em média, ao dos seus pares estruturais e aspiracionais,¹ também tem sido mais volátil (figuras O.2 e O.3). Isto é evidenciado pelo impacto da pandemia da COVID-19, quando o crescimento do PIB con-

FIGURA O.2

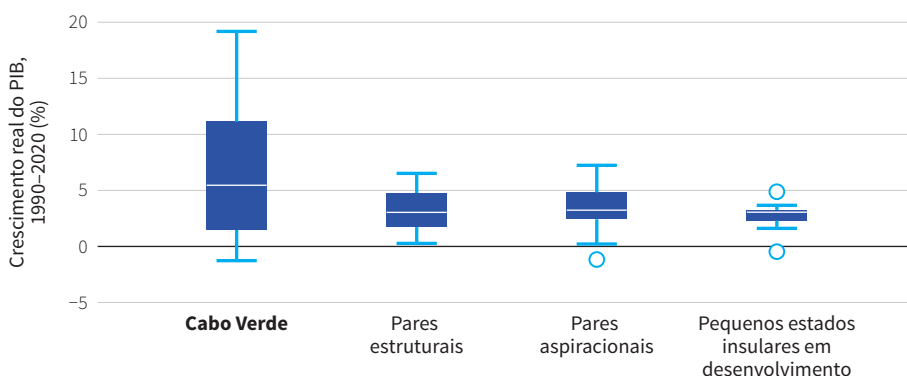
Apesar de uma tendência de desaceleração a longo prazo, as taxas de crescimento recuperaram desde a pandemia



Fonte: Adaptado de World Bank 2023a.

Nota: PIB = produto interno bruto; SD = desvio-padrão.

FIGURA O.3

A volatilidade do crescimento é a mais alta entre os seus pares

Fonte: Adaptado de World Bank 2023a.
 Note: PIB = produto interno bruto.

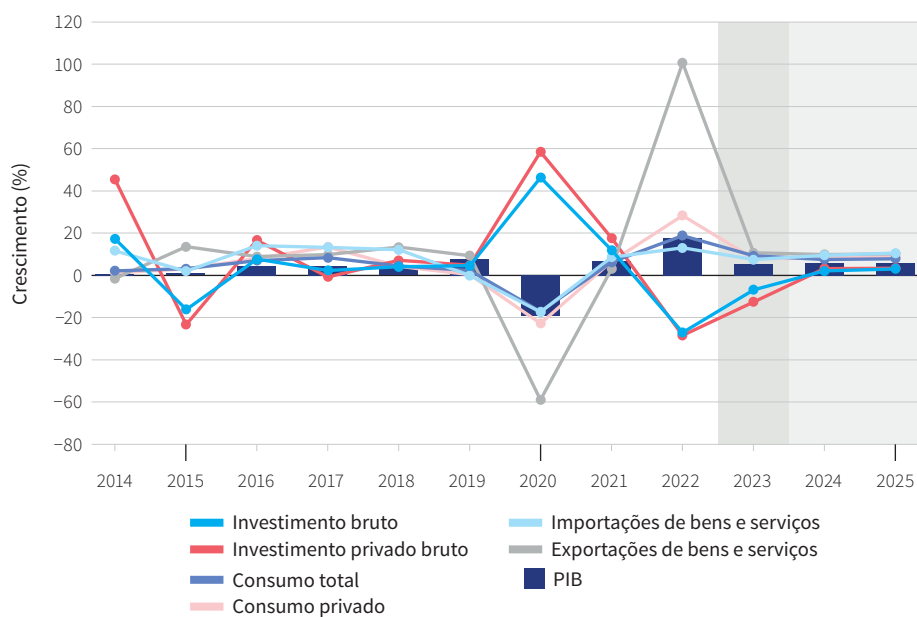
traiu 19,3 por cento em 2020, a maior contração registada no país e a mais elevada na África Subsaariana, principalmente devido à queda de 76,3 por cento nas chegadas de turistas em 2019. A crise reverteu o progresso alcançado na redução da pobreza desde 2015, empurrando cerca de 10.000 pessoas para a pobreza temporária. A taxa nacional de pobreza (medida em 3,65 dólares por dia em paridade de poder de compra de 2017) aumentou de 15,5 por cento em 2019 para 22 por cento em 2020, mas desde então mostrou um declínio gradual para 19,8 por cento em 2021 e 16,9 por cento em 2022.

A exportação de serviços continua a ser o principal motor da competitividade externa de Cabo Verde. Em 2022, o setor dos serviços cresceu quase 21 por cento, levando à criação de novos empregos, principalmente no setor do turismo. Os serviços associados ao turismo, como o alojamento e as viagens aéreas, continuam a ser a principal fonte de receitas externas na balança comercial. Nomeadamente, o número de chegadas de turistas em 2022 ultrapassou os níveis anteriores à pandemia, contribuindo para um notável crescimento do PIB de 17,7 por cento e reafirmando o papel do setor do turismo como uma fonte de oportunidades de investimento privado no país (figura O.4).

Embora Cabo Verde tenha registado uma relativa estagnação das suas exportações de bens e mantido um pequeno número de parceiros comerciais, um segmento do setor das pescas registou um aumento substancial. A participação do peixe enlatado nas exportações de mercadorias aumentou, passando de aproximadamente 40 por cento em 2013 para 80 por cento em 2023 (figura O.5). Este crescimento reflete o foco do governo na pesca sustentável e indica potencial para a emergente indústria da aquacultura. No entanto, o segmento do peixe congelado perdeu competitividade ao longo dos anos, apontando para uma estagnação geral do setor em termos da sua escala, devido aos estrangulamentos identificados na economia azul e nos setores dos transportes e logística. Embora as exportações de mercadorias estivessem estagnadas e concentradas em alguns parcei-

FIGURA O.4

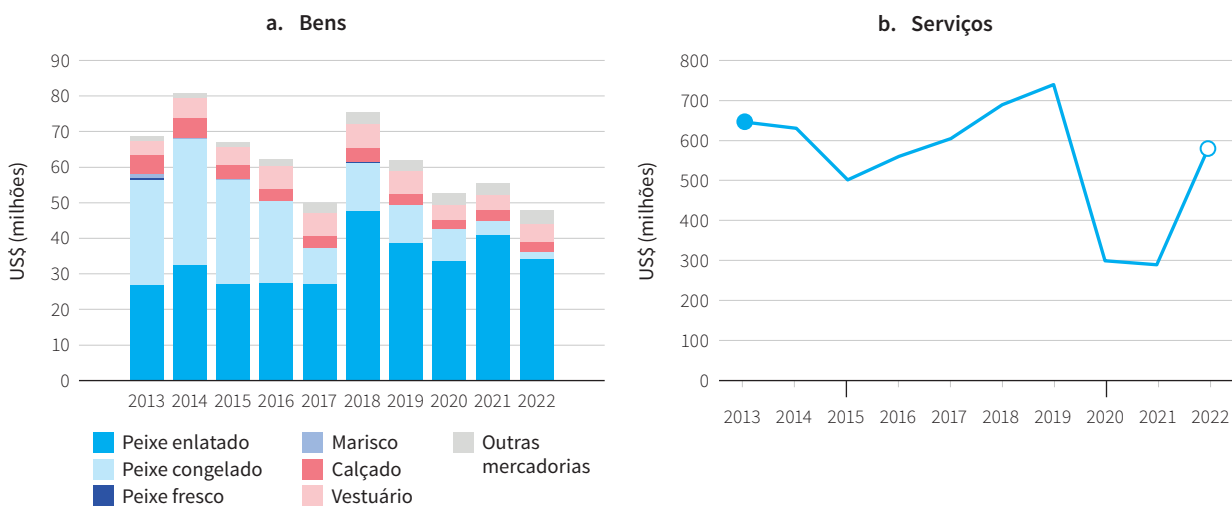
O crescimento dos serviços está a impulsar o crescimento das exportações



Fonte: Com base em dados de 2023 do World Bank Group.
 Nota: PIB = produto interno bruto. Os dados para 2023, 2024 e 2025 são estimativas.

FIGURA O.5

As exportações de mercadorias representam apenas um décimo das dos serviços, com crescimento no segmento de conservas de peixe



Fonte: Com base em dados de 2023 da base de dados do Setor Externo do BCV.

ros comerciais europeus, como Espanha e Portugal (ver figuras O.6 e O.7), elas foram ultrapassadas pelo aumento das exportações de serviços, impulsionadas principalmente pelas indústrias do turismo e das viagens aéreas.

FIGURA 0.6

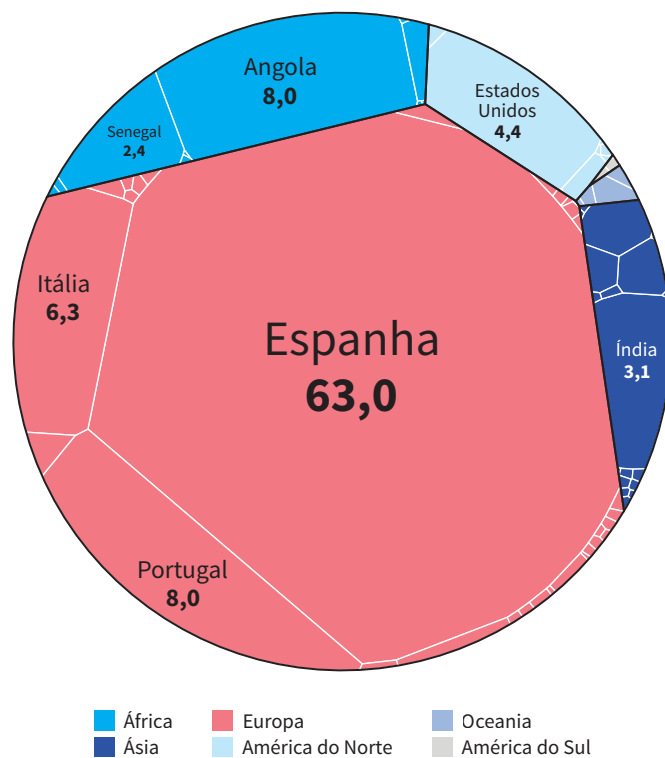
Cabaz de mercadorias de exportação, 2022 (%)



Fonte: Adaptado da base de dados do Observatório de Complexidade Económica.

FIGURA 0.7

Destinos de exportação de mercadorias, 2022 (%)



Fonte: Adaptado da base de dados do Observatório de Complexidade Económica.

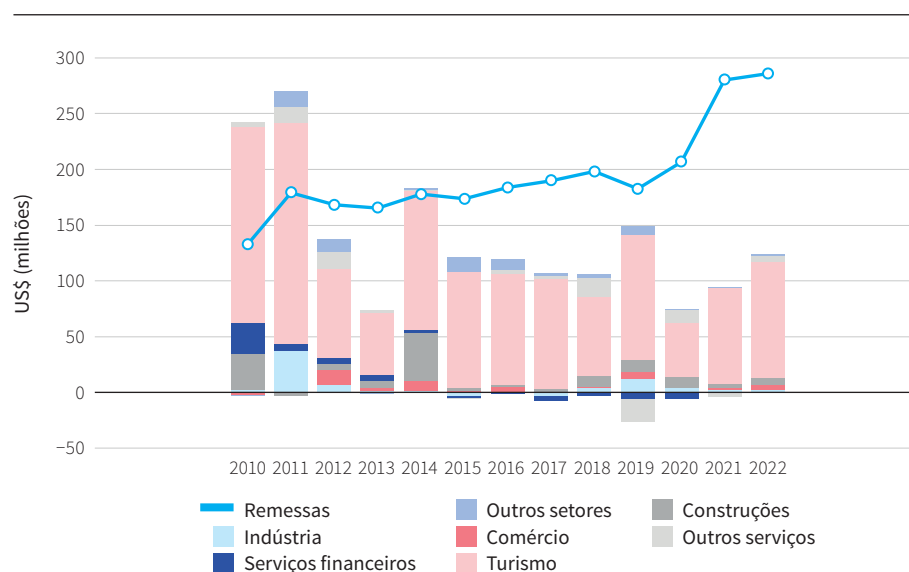
O IDE e as remessas desempenham um papel importante na economia cabo-verdiana.

A pequena escala e a geografia insular de Cabo Verde levaram o seu setor privado a depender fortemente do investimento internacional e dos fluxos comerciais, tornando-o vulnerável a choques externos. O IDE tem desempenhado um papel significativo na economia do país, principalmente no setor do turismo (figura O.8). Ao longo dos últimos 20 anos, o investimento, especialmente através da formação bruta de capital fixo, tem sido um dos principais contribuintes do crescimento, impulsionado pelo aumento do IDE, o que contribuiu para uma taxa de crescimento anual de 6,8 por cento, culminando na transição de Cabo Verde para o estatuto de rendimento médio-baixo em 2007. O PIB *per capita* do país quase quadruplicou entre 1989 e 2017, em grande parte impulsionado pelo crescimento relacionado com o turismo.

A dimensão significativa da diáspora de Cabo Verde, com aproximadamente metade da sua população a residir fora do país, desempenha um papel crucial na sua economia através das remessas. Em 2022, as remessas ascenderam a 290 milhões de dólares, representando 12 por cento do PIB. Apesar do impacto adverso da pandemia da COVID-19 na economia global, as remessas para Cabo Verde cresceram 19,7 por cento em termos anuais durante os primeiros três trimestres de 2019 a 2020. Esta tendência ascendente deverá persistir, já que aproximadamente 1 por cento dos cabo-verdianos abandonam permanentemente o país todos os anos, o dobro da taxa média observada noutros pequenos estados insulares em desenvolvimento (PEID).² Este aumento robusto das remessas, com a recuperação económica nas economias avançadas, também apoiou a recuperação do défice da conta corrente (DCC), que diminuiu para 3 por cento do PIB em 2022, contra 11,8 por cento em 2021 (figura O.9). O DCC foi financiado principalmente através de IDE e empréstimos concessionais, com as reservas in-

FIGURA O.8

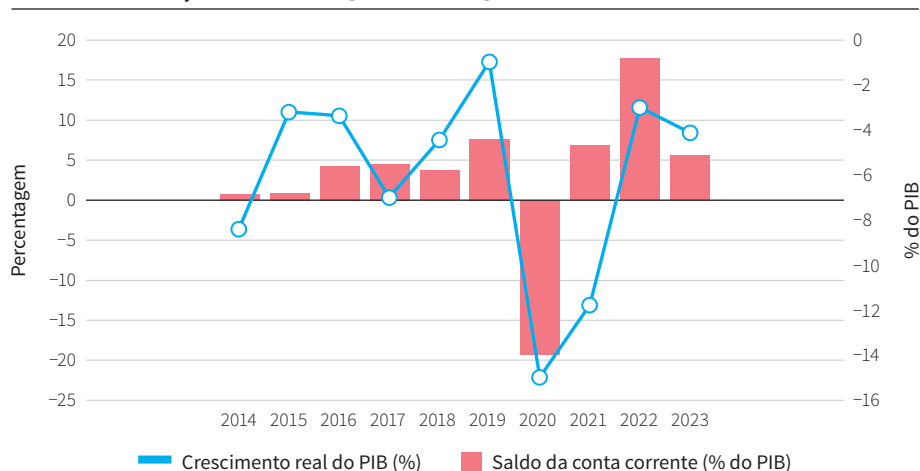
O turismo continua a representar a maior parte do IDE, com aumento das remessas



Fonte: Com base em dados de 2023 da base de dados do Setor Externo do BCV.

Nota: IDE = investimento direto estrangeiro.

FIGURA O.9

Saldo da balança corrente impulsionado pelo aumento das remessas e do IDE

Fonte: Estimado com base em dados de 2023 do World Bank Group.

Nota: IDE = investimento direto estrangeiro; PIB = produto interno bruto.

ternacionais a atingirem um nível suficiente para seis meses de importações. Esta reserva foi fundamental para apoiar a política monetária acomodatória iniciada durante a crise da COVID-19.

No entanto, a concentração do IDE em Cabo Verde, principalmente em *resorts* com tudo incluído, resultou em oportunidades limitadas para ligações económicas e efeitos indiretos. Embora tenha havido um impulso temporário na indústria da construção e um aumento na procura de mão-de-obra hoteleira pouco qualificada no Sal e na Boa Vista, o segmento de turismo com tudo incluído em Cabo Verde importa a maior parte dos seus *inputs*, incluindo alimentos, mobiliário, equipamentos e outros suprimentos. Esses *resorts* operam sob um modelo de negócios que agrupa a maioria das despesas dos clientes, limitando o potencial de impulsionar a economia local.³

Apesar disso, a recente integração de Cabo Verde na Zona de Comércio Livre Continental de África (AfCFTA) e na Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) apresenta oportunidades e desafios à sua competitividade nas exportações. Como membro da união aduaneira da CEDEAO e com os desenvolvimentos contínuos no comércio de serviços com a AfCFTA, espera-se que Cabo Verde⁴ melhore as suas relações comerciais com outros países da região, conduzindo potencialmente a uma maior especialização comercial que resultaria em ganhos de bem-estar, incluindo para as famílias mais pobres. No entanto, estas melhorias comerciais regionais podem levar a relações comerciais menos favoráveis entre Cabo Verde e o resto do mundo devido à adoção de um regime tarifário externo comum.⁵

Desde 2020, os indicadores económicos têm mostrado melhorias, mas o governo está condicionado por um espaço fiscal limitado, o que suscita a necessidade de uma ação estratégica.

O país caminha para a recuperação desde 2021, com trimestres consecutivos de elevado crescimento. Após o afrouxamento das restrições da COVID-19 e a for-

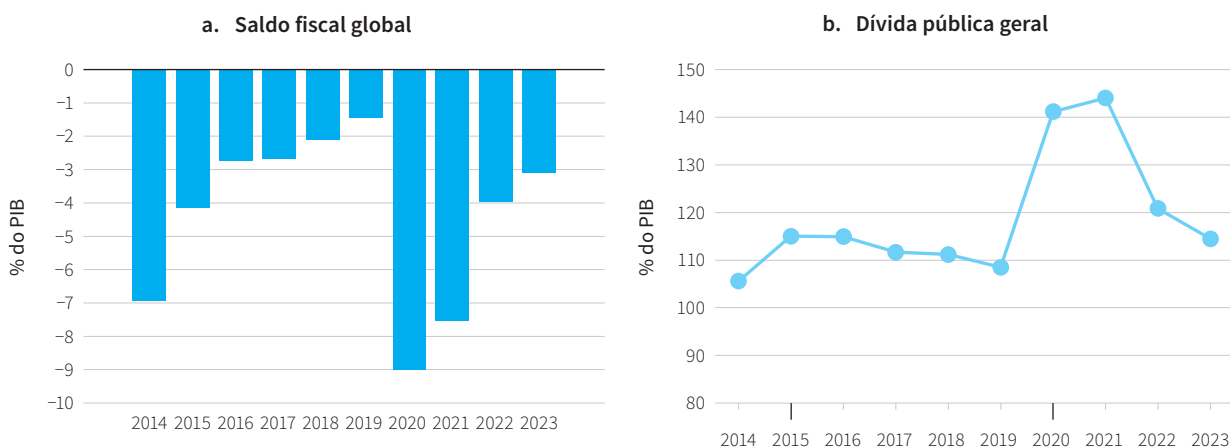
te recuperação dos fluxos turísticos, o crescimento do PIB situou-se em 6,8 por cento em 2021 e 17,7 por cento em 2022, ultrapassando os níveis pré-pandemia. No entanto, prevê-se que o crescimento real do PIB registre uma moderação de 5,6 por cento em 2023, à medida que as exportações, principalmente o turismo, se estabilizarem. Espera-se que o crescimento a médio prazo seja apoiado pela implementação de reformas estruturais para melhorar a eficiência do setor público e o ambiente de negócios.

O compromisso do governo com a consolidação fiscal⁶ ajudou a melhorar o rácio dívida/PIB e o saldo orçamental, apesar do duplo impacto da COVID-19 e da invasão da Ucrânia pela Rússia. O défice orçamental diminuiu para 4 por cento do PIB em 2022, contra 7,5 por cento em 2021, apoiado pelo aumento das receitas fiscais (figura O.10). No primeiro semestre de 2023, as receitas totais aumentaram 22,8 por cento, impulsionadas pelo imposto sobre o rendimento das pessoas singulares e pelo imposto sobre o valor acrescentado, enquanto as despesas totais aumentaram 3,4 por cento, refletindo uma maior aquisição de bens e serviços, pagamentos de juros, benefícios sociais e subsídios. Prevê-se que o saldo orçamental global melhore para -3,1 por cento do PIB em 2023 e, potencialmente, para um pequeno excedente até 2025.

A dívida pública de Cabo Verde, que vinha diminuindo desde 2016 para 108 por cento do PIB em 2019, registou um aumento para 144 por cento do PIB em 2021, o maior rácio dívida/PIB entre os PEID nesse ano.⁷ No entanto, em 2022, diminuiu para 120,9 por cento do PIB, devido ao forte crescimento do PIB. Prevê-se que o rácio da dívida pública em relação ao PIB melhore de 114,5 por cento em 2023 para 104,1 por cento em 2025, mas irá exigir uma gestão contínua dos riscos fiscais relacionados com as empresas públicas (EP). De acordo com a Avaliação da Sustentabilidade da Dívida do World Bank e do Fundo Monetário Internacional de Junho de 2023, a dívida pública de Cabo Verde é sustentável, mas o risco de sobre-endividamento da dívida geral é elevado, enquanto o risco de sobre-endividamento da dívida externa é moderado—inalterado desde a avaliação anterior, em junho de 2022.

FIGURA O.10

A consolidação fiscal continua



Fonte: Estimativas baseadas em dados de 2023 do World Bank Group.

Nota: PIB = produto interno bruto.

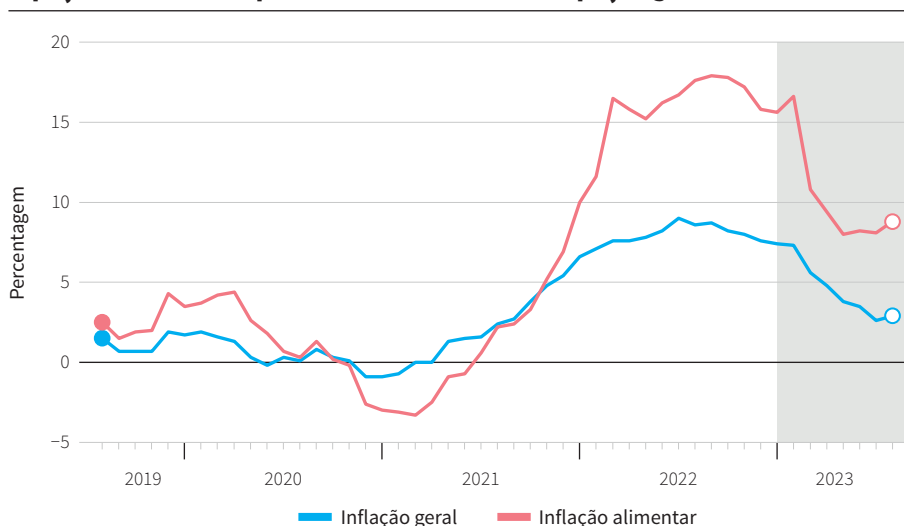
Embora o impacto não tenha paralisado as chegadas de turistas, levou, no entanto, a custos mais elevados de alimentos e energia e ao aumento das disparidades sociais. A guerra conduziu a aumentos de dois dígitos nos preços da energia e dos alimentos, tendo o aumento do custo de vida tido um impacto particularmente negativo nos grupos vulneráveis. O governo respondeu em Abril de 2022 com um pacote de apoio abrangente para as famílias mais afetadas. Em 2022, a inflação global atingiu 7,9 por cento em termos anuais, alimentada pelos elevados preços internacionais do petróleo e das matérias-primas. A inflação de produtos alimentares atingiu o pico de 15,7 por cento e a inflação da energia aumentou para 23,8 por cento (figura O.11). As pressões inflacionistas diminuíram no primeiro semestre de 2023, com a inflação global a atingir 6,3 por cento em Julho e a inflação de produtos alimentares e energéticos 13,4 por cento e 5,5 por cento, respetivamente. A taxa de pobreza (medida em 3,65 dólares por dia em paridade de poder de compra de 2017) caiu para 16,9 por cento em 2022, abaixo dos 19,8 por cento em 2021, mas permanece acima dos níveis pré-pandemia de 15,5 por cento em 2019. A forte dependência de Cabo Verde de bens de consumo importados (80 por cento do consumo) aumentou as disparidades sociais, com 9 por cento da população enfrentando insegurança alimentar em junho de 2022.⁸

As perspetivas económicas globais permanecem favoráveis, dependendo do compromisso do governo com reformas estruturais, embora os riscos ainda persistam.

No curto e médio prazo, as perspetivas económicas globais são positivas. Espera-se que o crescimento real do PIB seja apoiado por fluxos turísticos sustentados, remessas e IDE. Prevê-se que o crescimento a médio prazo seja suportado pelo consumo privado e pelo investimento no turismo e na economia azul. A construção em curso de vários hotéis em todo o arquipélago estimulará a criação de emprego e a atividade económica. A reestruturação de várias empresas públicas importantes e a implementação de reformas estruturais delineadas no Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável (PEDS) II deverão atrair mais investimento privado estrangeiro e nacional para apoiar o crescimento. Espera-se que

FIGURA O.11

Inflação alimentar superando teimosamente a inflação geral



Fonte: Com base em dados da base de dados de Inflação do INE. Os dados para 2023 são estimados.

os setores das tecnologias de informação e comunicação (TIC), da energia e das pescas apoiem uma diversificação económica gradual e aumentem a resiliência da economia aos choques externos.

Espera-se que a inflação diminua, após atingir o seu pico em 2022, à medida que os efeitos dos elevados preços internacionais do petróleo e dos alimentos diminuam, prevendo-se que o DCC aumente devido ao aumento das importações, especialmente para investimento privado. A inflação global deverá atingir uma média de 4,5 por cento em 2023, devido a uma política monetária contracionista, incluindo um aumento nas taxas de juro de referência para reduzir o diferencial de taxas de juro com o Banco Central Europeu e proteger a paridade, ajudando a controlar a inflação. Prevê-se que o DCC diminua para 3,3 por cento do PIB em 2025, sustentado pelo aumento das receitas do turismo e pela estabilização dos preços de consumo de importação. O elevado nível de remessas também apoiará a redução do DCC. Prevê-se que maiores saídas de amortização da dívida pública aumentem as necessidades de financiamento externo, que deverão ser satisfeitas principalmente através de empréstimos oficiais e de IDE. Espera-se que o crescimento robusto das exportações e das remessas, juntamente com maiores fluxos de IDE, mantenham as reservas internacionais em seis meses de cobertura das importações.

Contudo, as perspetivas enfrentam riscos descendentes decorrentes dos impactos inflacionistas persistentes da guerra na Ucrânia e da procura externa mais fraca. Se as perturbações comerciais decorrentes da guerra persistirem, as pressões inflacionistas poderão continuar. Este cenário poderá necessitar de mais apoio político para ter impacto, dificultando potencialmente a consolidação orçamental e aumentando a dívida pública. Existe também o risco de que as pressões políticas contra a continuação da consolidação orçamental possam inviabilizar as reformas estruturais planeadas para gerir os riscos orçamentais. No entanto, as autoridades continuam empenhadas em melhorar a gestão fiscal e da dívida, com o objetivo de reduzir os encargos da dívida e melhorar os serviços públicos a médio prazo. Outra preocupação é que a procura externa mais fraca nos principais mercados turísticos de Cabo Verde possa travar o crescimento económico. Da mesma forma, a resposta da política monetária ao aperto financeiro global, especialmente a paridade da moeda do país com o euro, poderá restringir o acesso ao crédito, potencialmente impactando o crescimento económico no médio prazo.

Os choques relacionados com o clima continuarão a ser uma fonte de preocupação.

Cabo Verde já está a **enfrentar eventos geológicos e climáticos que afetam os meios de subsistência e setores económicos críticos, e prevê-se que estes desafios se agravem.** A Iniciativa de Adaptação Global *Notre Dame* classifica Cabo Verde em 77.º lugar, ficando atrás de pares aspiracionais como as Maurícias, São Cristóvão e Névis ou Santa Lúcia.⁹ Além disso, a temperatura aumentou 0,04 por cento ao ano desde 1990, com novos aumentos projetados em aproximadamente 1 grau Celsius durante o período 2011–40 e 3 graus Celsius até ao final do século e acompanhada de reduções na precipitação anual, estações secas prolongadas, aumento das secas e períodos chuvosos mais curtos. Isto representa uma ameaça para o país, que depende significativamente do seu capital natural azul para o crescimento económico, com uma parte substancial da sua população dependente dos meios de subsistência relacionados com o oceano, incluindo

do o turismo e as pescas. A vulnerabilidade de Cabo Verde às alterações climáticas é acentuada por limitados recursos hídricos e limitadas florestas naturais, reservas minerais e terras aráveis das suas ilhas vulcânicas. O país enfrenta fenómenos climáticos extremos, secas persistentes, desertificação e aumento do nível do mar, colocando desafios à disponibilidade de água, à degradação dos solos, à erosão, às inundações, às secas e à segurança alimentar e energética. A erosão costeira já está a erodir praias e infraestruturas críticas, e Cabo Verde está numa posição inferior à dos seus pares em termos de capacidade de adaptação. Para responder a esta urgência, o PEDS II sublinha a necessidade de políticas abrangentes que apoiem os investimentos na ação climática, na adaptação e nas tecnologias renováveis, particularmente na transição energética.

O.2

Estado do setor privado

Dominado por micro, pequenas e médias empresas (MPME), o setor privado de Cabo Verde está largamente concentrado em três ilhas principais. O país tem pouco mais de 11.000 empresas ativas,¹⁰ estando 75 por cento delas localizadas em Santiago, São Vicente e Sal (quadro O.1). Em 2018, as empresas destas ilhas representavam 95 por cento da produção nacional e geravam cerca de 85 por cento dos empregos formais. As MPME, que constituem quase 98 por cento das empresas formais em Cabo Verde, representam 55 por cento dos empregos (figura O.12). Notavelmente, as mulheres representam 41,5 por cento dos empregados formais nas ilhas.

Dada a forte dependência do turismo, a maior parte dos empregos está concentrada no setor dos serviços. Em 2022, mais de dois terços da população empregada (66,9 por cento) estava no setor dos serviços, contribuindo para 70 por cento do PIB. Ao longo do tempo, a percentagem de serviços tem aumentado de forma constante, começando com pouco mais de metade (52 por cento) do emprego em 1991. Este crescimento nos serviços absorveu o declínio do emprego no setor agrícola, enquanto o emprego nos setores industriais tem sido à volta de 20 por

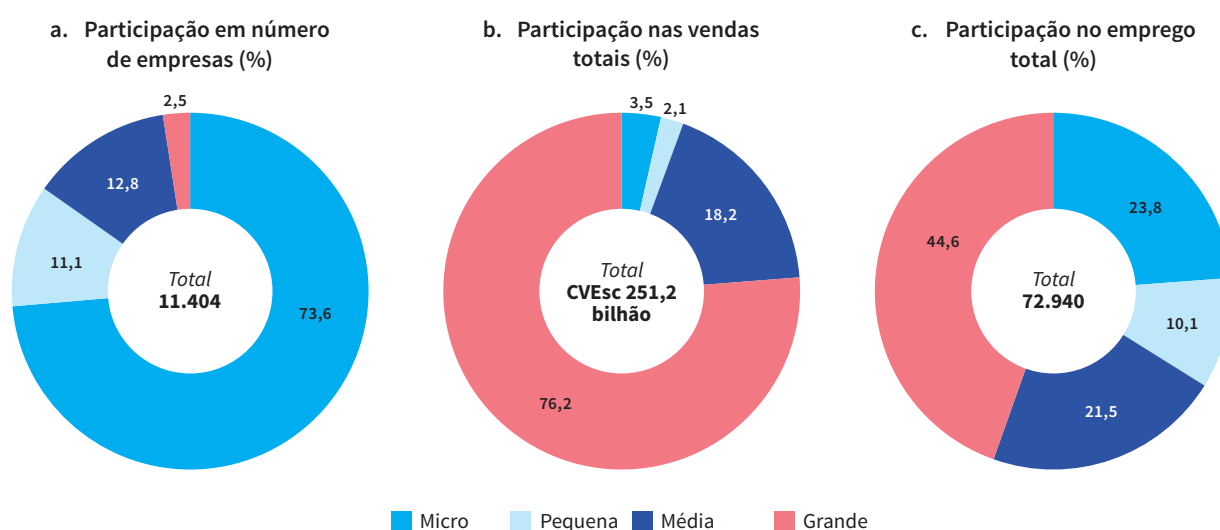
QUADRO O.1

Número de empresas, empregos e volume de negócios por ilha, 2021

Ilha	Empresas ativas	Pessoas empregadas	Vol. negócios (milhões de US\$)
Santo Antão	852	3,185	56.8
São Vicente	2,180	17,832	873.7
São Nicolau	278	847	16.7
Sal	1,375	14,300	247.6
Boa Vista	631	3,180	51.0
Maio	121	372	3.2
Santiago	5,149	30,965	1,388.8
Fogo	612	1,675	40.1
Brava	206	584	6.4
Total	11,404	72,940	2,684.4

Fonte: Com base em dados da base de dados Estatísticas Empresariais em Cabo Verde do INE.

FIGURA O.12

Distribuição de empresas, participação nas vendas totais e emprego por tamanho de empresa, 2021

Fonte: Com base em dados da base de dados Estatísticas Empresariais em Cabo Verde do INE.

cento. O comércio retalhista e o alojamento turístico representam 44 por cento de todos os empregos formais não-públicos no país. O papel da agricultura e das pescas no emprego e na produção é menor em todas as ilhas. Notavelmente, observa-se algum dinamismo na produção de alimentos, particularmente no processamento e conservação de pescado, em São Nicolau e São Vicente, onde estes setores são os segundos maiores empregadores, contribuindo com 14,7 e 8,8 por cento do emprego total, respetivamente.¹¹

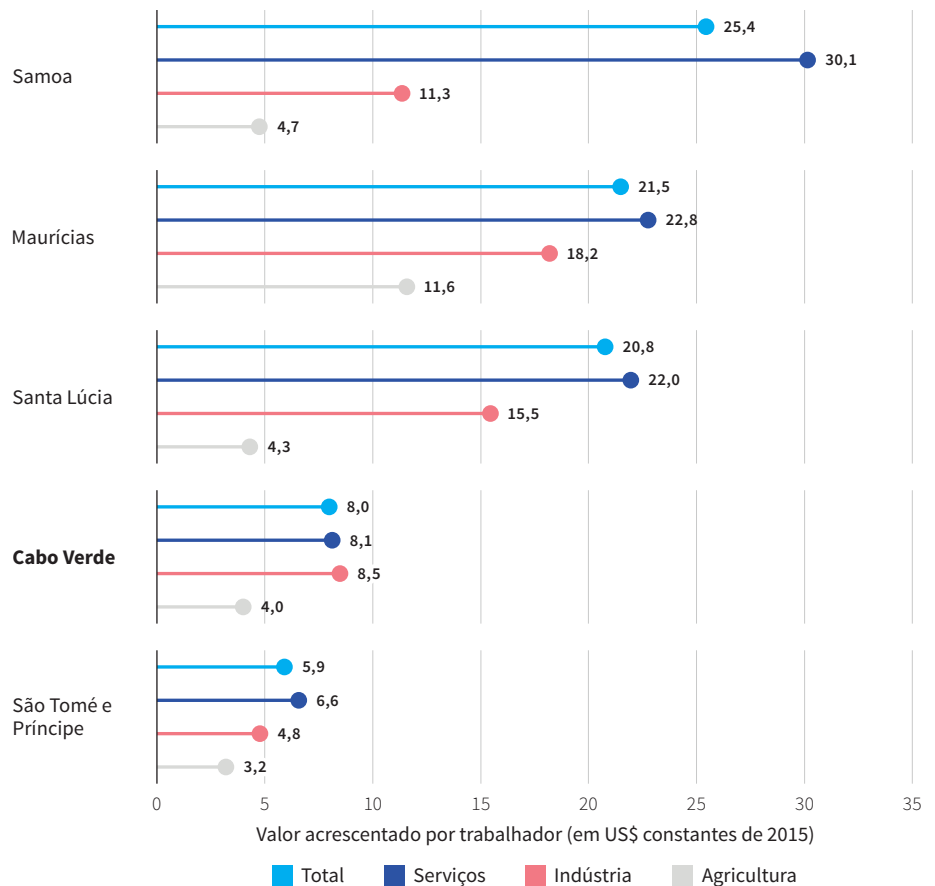
Aumentar a produtividade é um requisito fundamental para reforçar a competitividade do setor privado.

Os níveis de produtividade em Cabo Verde são comparativamente baixos, dificultando o seu potencial de crescimento. Entre os seus pares, apenas São Tomé e Príncipe apresenta uma produtividade global ligeiramente inferior, medida pelo valor acrescentado por trabalhador (figura O.13). Em média, uma empresa em Cabo Verde requer 2,5 vezes mais trabalhadores para atingir o mesmo resultado que uma empresa nos países pares aspiracionais, e 1,5 vezes mais que os seus pares estruturais. Numa pequena economia insular com recursos limitados e poucas oportunidades de alcançar elementos impulsionadores da produtividade ao nível das empresas é fundamental fortalecer o papel do setor privado na promoção do crescimento e do emprego.

As empresas maiores, as empresas estrangeiras, as exportadoras e as empresas mais antigas apresentam geralmente uma produtividade mais elevada do que as empresas privadas nacionais. A maioria destas grandes empresas está localizada em Santiago, São Vicente, Sal e Boa Vista e representam 60 por cento dos empregos formais no setor do turismo. O setor do alojamento tem uma presença significativa de empresas estrangeiras, com cerca de 20 por cento das empresas formais tendo pelo menos 50 por cento de propriedade estrangeira. Além disso, existem cerca de 40 empresas ativamente envolvidas em exportações formais.¹² Em média, uma empresa exportadora emprega 16 trabalhadores, em contras-

FIGURA O.13

Comparando a produtividade do trabalho com pares estruturais e com aspiracionais



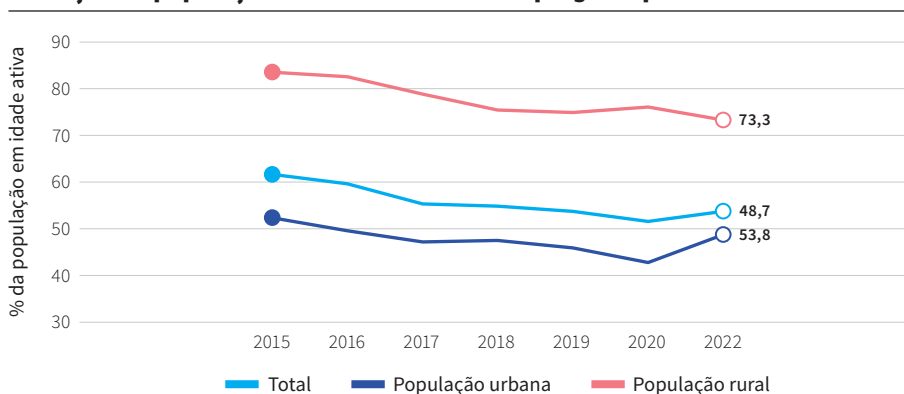
Fonte: Estimativas baseadas em dados do World Bank 2023a.

te com 5 trabalhadores em empresas que servem apenas o mercado interno. Em termos de salários, as empresas estrangeiras pagam um salário médio mensal de CVE 9.583 (US\$ 103), enquanto uma empresa comercial paga CVE 14.142 (US\$ 151) e as empresas privadas nacionais pagam CVE 9.091 (US\$ 97).¹³

O setor privado também é marcado por um nível significativo de informalidade. Em 2022, aproximadamente 53 por cento da população em idade ativa estava envolvida em atividades informais (figura O.14). A maioria das empresas opera informalmente, sendo apenas cerca de 25 por cento oficialmente reconhecida em inquéritos do Instituto Nacional de Estatística. Este grupo inclui aproximadamente 11.000 micro e médias empresas, que também representam amplamente o número de MPME pagadoras de impostos. A informalidade está presente em todos os aspetos das práticas empresariais, levando a uma documentação, registo e planeamento financeiros inadequados, o que dificulta ter uma visão completa do desempenho das MPME. Por exemplo, apenas 35 por cento das MPME adotam práticas contabilísticas sistemáticas—um indicador de operações comerciais formais.¹⁴

As taxas de produtividade podem ser melhoradas reforçando as capacidades e a eficiência das empresas, realocando recursos para empresas mais produtivas e

FIGURA O.14

Evolução da população em idade ativa em empregos informais

Fonte: Com base em dados da base de dados Estatísticas do Mercado de Trabalho do INE.

promovendo um ciclo produtivo de entrada e saída de negócios. O Memorando Económico Nacional de 2023 do World Bank para Cabo Verde cobre extensivamente a produtividade ao nível da empresa e recomenda um conjunto de políticas que, se implementadas, permitiriam às empresas melhorar as suas capacidades, o crescimento das empresas produtivas e eliminariam restrições à entrada e à saída.¹⁵ Para conseguir isso, o Memorando recomenda o seguinte:

- Reduzir a má afetação de fatores de produção através da aplicação da política de concorrência e da eliminação de distorções associadas a regulamentações onerosas do mercado de produtos (ver capítulo 4).
- Apoiar o desenvolvimento das capacidades das empresas, visando tornar as empresas mais produtivas na adoção de tecnologias, inovação e melhoria de competências (ver capítulo 3).
- Apoiar a entrada e saída de empresas através da incubação direcionada e aceleração de jovens empresas promissoras, aumentando o acesso ao financiamento através da resolução de restrições colaterais, melhorando a literacia financeira e promovendo soluções financeiras digitais (ver capítulo 3).

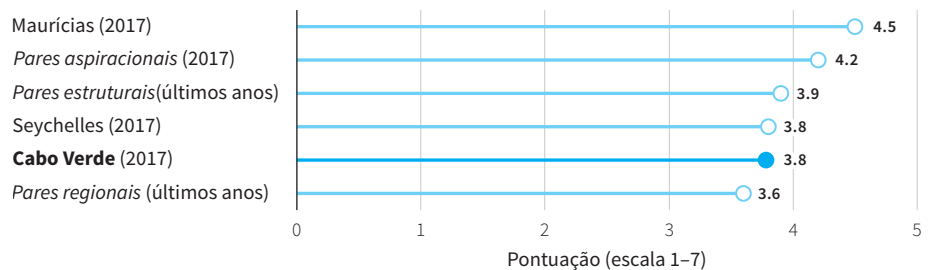
Potencial significativo para reformas que permitam o investimento privado e a inovação.

Cabo Verde registou progressos na simplificação do ambiente de negócios. Isto inclui a simplificação dos procedimentos de licenciamento de empresas, a modernização do Código do Registo Comercial e a implementação de assinaturas eletrónicas, o que reduziu o tempo de registo de empresas de 15 dias para menos de um dia. Um programa nacional de governo eletrónico também produziu resultados positivos, como a implementação de uma janela única para o comércio.

Cabo Verde apresenta um desempenho inferior ao dos países comparáveis no que diz respeito à competitividade do investimento. Está atrás dos seus pares estruturais e dos aspiracionais no Índice de Competitividade Global do Fórum Económico Mundial (FEM) (figura O.15). De acordo com os Inquéritos às Empresas do World Bank e o Índice de Competitividade Global do FEM, as empresas em Cabo Verde identificam consistentemente o acesso limitado ao financiamen-

FIGURA O.15

Desempenho no Índice de Competitividade Global, Cabo Verde e países comparáveis



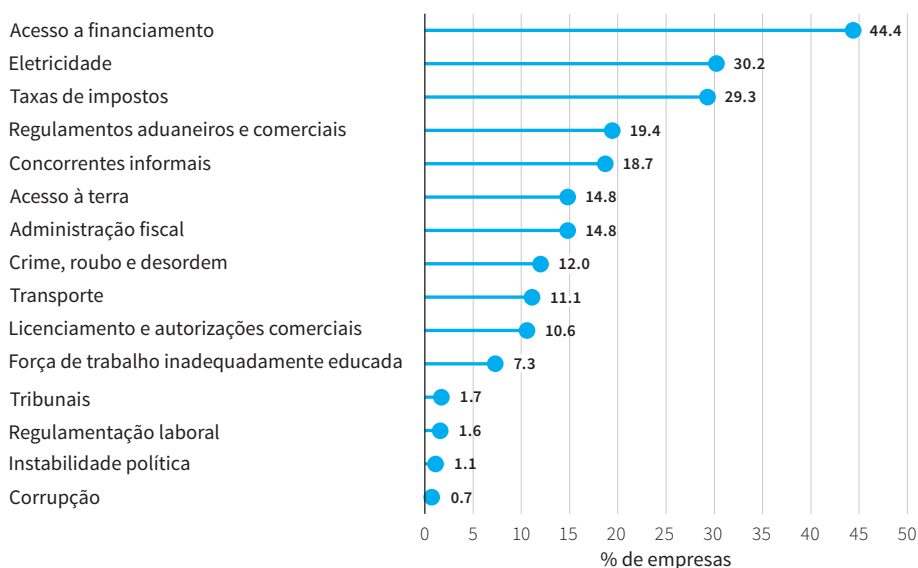
Fonte: WEF 2017.

to, a informalidade predominante, as elevadas taxas de impostos, as infraestruturas inadequadas (incluindo a eletricidade) e as burocracias ineficientes (incluindo a corrupção) como os principais constrangimentos à realização da atividade do setor privado.

Apesar dos esforços recentes para melhorar o acesso aos serviços financeiros, as MPME em Cabo Verde continuam a enfrentar restrições significativas.¹⁶ Nos últimos anos, várias iniciativas foram implementadas para reforçar o ambiente favorável ao financiamento inclusivo, tais como o estabelecimento de programas de apoio como a Pró-Garante, a Pró-Empresa e a Pró-Capital. Além disso, houve reformas no registo de crédito do Banco Central, melhorias no Regime de Transações Garantidas e formalização e melhoria da supervisão do setor de micro finanças. No entanto, apesar destes esforços, os desafios no acesso ao financiamento ainda dificultam o crescimento e a modernização das empresas. As características geográficas e demográficas de Cabo Verde agravam a assimetria de informação e os custos de transação, dificultando ainda mais o acesso ao financiamento. Entretanto, os serviços financeiros digitais representam uma oportunidade única para as MPME superarem os constrangimentos estruturais e se integrarem melhor na economia em geral.

De acordo com um Inquérito personalizado às capacidades das empresas, realizado em 2022 pelo World Bank em cooperação com o INE, o acesso ao financiamento é percebido como o maior obstáculo no ambiente de negócios, juntamente com a eletricidade e as taxas de impostos. O inquérito concluiu que aproximadamente 44 por cento das empresas relataram o acesso ao financiamento como o seu maior obstáculo, em comparação com uma média de apenas 19 por cento na África Subsaariana (figura O.16). Além disso, as empresas identificaram consistentemente o acesso à eletricidade, as taxas de impostos, as alfândegas e a informalidade como os principais constrangimentos ao desempenho do setor privado, confirmando conclusões anteriores do Inquérito às Empresas do World Bank e do Índice de Competitividade Global do FEM. Isto indica que embora o ambiente de negócios de Cabo Verde tenha melhorado nos últimos anos, ainda existem várias áreas onde a competitividade poderia ser ainda mais reforçada. Com base no Índice FEM, a pontuação global de Cabo Verde para a competitividade global aumentou para 50,8 em 2019, um reflexo dos ganhos em capital humano, particularmente nas áreas da saúde, mercados de trabalho e capacida-

FIGURA O.16

Empresas que identificam um obstáculo como sendo o mais importante

Fonte: Adaptado de World Bank 2023a.

de de inovação. No entanto, o país perdeu terreno na adaptação às TIC, na eficiência do mercado de produtos e no desenvolvimento de infraestruturas.

Os transportes inter-ilhas pouco fiáveis, aliados aos elevados custos energéticos e de conectividade digital, também prejudicam a competitividade de Cabo Verde, limitando o seu potencial para aumentar as ligações com setores dinâmicos como o turismo. Embora o governo tenha tomado medidas para melhorar o transporte inter-ilhas, a frota marítima continua inadequada para fazer face ao tráfego inter-ilhas, resultando em serviços insuficientes e pouco fiáveis. Esta ineficiência no transporte marítimo manteve os custos elevados, minando a vantagem competitiva dos produtos de nicho de mercados locais, incluindo a horticultura, os laticínios e a pesca nas várias ilhas, e constitui uma barreira fundamental para uma maior integração da economia nacional. Além disso, com alguns dos preços de eletricidade mais elevados em África, a acessibilidade da energia representa um dos obstáculos mais significativos para a competitividade do setor privado. Por outro lado, os elevados custos de conectividade à internet impedem as pequenas empresas de se integrarem em cadeias de valor dinâmicas, atrasando, consequentemente, a sua adoção e modernização tecnológica. Estas questões são analisadas com mais detalhe nos capítulos sobre transporte, energia e serviços digitais.

Notas

1. Para este relatório, os pares estruturais de Cabo Verde são as Comores, Fiji, Gâmbia, São Tomé e Príncipe e Vanuatu; enquanto os seus pares aspiracionais são Granada, Maldivas, Maurícias, Montenegro e Seychelles. Consulte o apêndice A sobre a metodologia de seleção.
2. World Bank (2023a).
3. World Bank (2013).
4. Ibid.
5. Ibid.
6. A consolidação fiscal será apoiada por (1) melhoria da eficiência do sistema fiscal e alargamento da base tributária em 16 por cento; (2) racionalização da massa salarial para um nível inferior a 11 por cento do PIB, especialmente através do investimento em infraestruturas digitais; (3) alavancagem de novas modalidades de financiamento de investimentos em parceria com o setor privado; (4) reestruturação do setor das empresas públicas através de parcerias público-privadas, privatizações e concessões; e (5) exploração de um novo modelo de gestão da dívida com conversão de parte da dívida externa em capital natural e climático. Estes elementos estão delineados no PEDS II e no Orçamento do Estado para 2023. Estas políticas são apoiadas por um novo programa do Fundo Monetário Internacional (63,4 milhões de dólares aprovado pelo seu Conselho em 15 de Junho de 2022).
7. World Bank (2022a).
8. WFP (2023).
9. Consultar “Notre Dame Global Adaptation Initiative,” University of Notre Dame, Notre Dame, IN, <https://gain.nd.edu/our-work/country-index/download-data/>.
10. Com base nos dados de Setembro de 2022 do INE.
11. Com base em Word Bank (2022), atualizado com dados de 2023 do INE.
12. Word Bank (2023b).
13. Ibid.
14. Com base em dados da base de dados Estatísticas Empresariais em Cabo Verde do INE.
15. World Bank (2023a).
16. Word Bank (2022b).

Referências

- WEF (World Economic Forum). 2017. The Global Competitiveness Report. Edited by Klaus Schwab. Geneva: WEF.
- WFP (World Food Programme). 2023. “Limited Emergency Operation (LEO) Cabo Verde (June 2022 - November 2023).” Operation Database. <https://www.wfp.org/operations/cv01-limited-emergency-operation-leo-cabo-verde-june-2022-november-2023>.
- World Bank. 2013. “Cape Verde: Evaluating Future Tourism Development Options: Is it Time to Abandon the All-Inclusive Resorts Model?” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2022a. “Cabo Verde Economic Update: Cabo Verde’s Potential Digital Dividends.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2022b. “Cabo Verde: Financial Sector Assessment Program, Development Module.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2023a. “Cabo Verde: Accelerating Growth and Fostering Resilience. Country Economic Memorandum.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2023b. “World Bank Trade Competitiveness Diagnostic: How to Promote and Sustain Export Dynamism and Diversification in Cabo Verde.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2023. “Macro Economic Outlook: Cabo Verde.” World Bank, Washington, D.C. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/bae48ff2f6c5a869546775b3f010735-0500062021/related/mpo-cpv.pdf>.

PARTE I

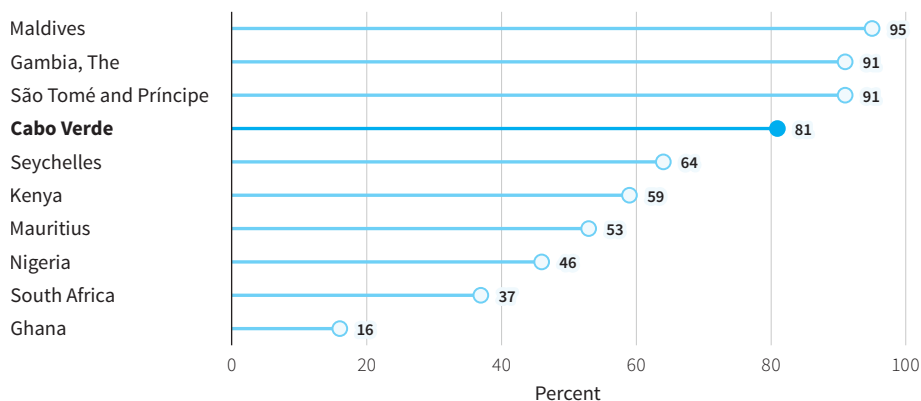
AVALIAÇÕES SECTORIAIS

Para identificar setores de diversificação e agregação de valor com elevado potencial de crescimento, o *Diagnóstico do Setor Privado Nacional de Cabo Verde* (DSPN) utiliza uma combinação de critérios quantitativos e qualitativos. Esses critérios incluem (1) resultados da análise de vantagem comparativa revelada (VCR), assim como análises do setor da *International Finance Corporation* e de serviços do Banco Mundial (ver apêndice A para mais detalhes), (2) potencial de crescimento das exportações de bens e serviços e perspectivas para o crescimento da produtividade e potencial de criação de emprego, (3) potencial para mobilização de capital privado, (4) alinhamento com as prioridades do governo¹ e (5) impacto no clima. Além disso, considerando que Cabo Verde tem sido objeto de vários relatórios analíticos recentes, os setores selecionados procuram preencher as lacunas de conhecimento identificadas. O processo de seleção considerou também o âmbito do envolvimento contínuo entre Cabo Verde, o Banco Mundial e a *International Finance Corporation*.

Os exercícios de análise e seleção revelam que os segmentos com maior valor acrescentado no turismo e na economia azul têm o mais elevado potencial para maior crescimento e diversificação. A análise da VCR, que se concentrou no comércio de mercadorias, revela que Cabo Verde tem poucos setores de exportação competitivos, caracterizados por baixos volumes. O país tem um bom desempenho em produtos de origem animal relacionados com a pesca e na indústria ligeira, como alimentos processados (principalmente produtos da pesca) e têxteis/vestuário. Para os serviços, uma análise do posicionamento de Cabo Verde, em comparação com os seus pares em setores “inovadores globais”² revela que 81 por cento das exportações do seu setor de serviços é representado por serviços transacionáveis de baixa qualificação (alojamento, comércio grossista e transporte), com relativamente pouca contribuição de serviços inovadores globais (tecnologias de informação e comunicação [TIC], serviços profissionais e serviços financeiros). No entanto, esta dependência é menor do que noutros países insulares dependentes do turismo, como as Maurícias e as Seychelles, que beneficiam de uma maior contribuição das suas exportações de serviços inovadores globais (ver figuras PI.1 e PI.2). O crescimento de serviços globalmente

FIGURA PI.1

Contribuição de serviços transacionáveis pouco qualificados para as exportações totais de serviços, Cabo Verde e países comparáveis, 2017

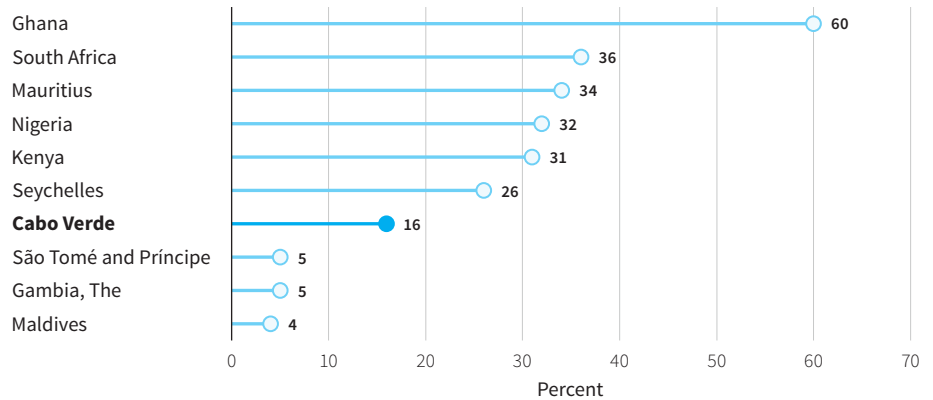


Fonte: Baseado no conjunto de dados TISMOS da Organização Mundial do Comércio.

Nota: Os serviços comercializáveis pouco qualificados incluem alojamento, restauração, comércio grossista e serviços de transporte.

FIGURA PI.2

Contribuição de serviços inovadores globais para as exportações totais de serviços, Cabo Verde e países comparáveis, 2017



Fonte: Baseado no conjunto de dados TISMOS da Organização Mundial do Comércio.

Nota: Os serviços inovadores globais incluem profissionais, tecnologia da informação e comunicação e serviços financeiros.

inovadores poderia representar uma via para aumentar a produtividade dos setores de serviços em Cabo Verde.

Este DSPN inclui uma avaliação dos serviços digitais como meio de diversificação para serviços globalmente inovadores, aproveitando os pontos fortes e os esforços de Cabo Verde para se posicionar como um centro digital na região. A seleção de serviços digitais é motivada pelo seu potencial para desbloquear serviços inovadores globais, como soluções digitais para aplicações do setor público (governo eletrônico) e serviços financeiros digitais (SFD). Cabo Verde demonstrou sinais precoces de aptidão e potencial de liderança nestas áreas no mercado regional. Além disso, o forte compromisso do governo tem sido evidente em investimentos substanciais para promover o ecossistema digital, incluindo o lançamento de uma plataforma de competências digitais e um parque tecnológico. A estratégia nacional reconhece os seus pontos fortes relativos em infraestruturas digitais e literacia. Realça o potencial do setor de serviços digitais para impulsionar a inovação, criar empregos de alta qualidade e aumentar os ganhos de produtividade em toda a economia, através da adoção e integração de soluções digitais.

Notas

1. Conforme referido no Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável II 2022–26 (PEDS II).
2. O setor dos serviços não é monolítico e abrange uma vasta gama de atividades económicas. Os serviços inovadores globais (incluindo TIC, finanças e serviços profissionais) são relativamente notáveis pelo seu elevado potencial de deslocalização e comércio internacional. Estes setores são intensivos em investigação e desenvolvimento, partilham ligações com outros setores e empregam normalmente mão-de-obra altamente qualificada. Em contraste, os serviços domésticos pouco qualificados (incluindo artes, entretenimento e recreação; administrativos e de apoio; comércio a retalho; e serviços pessoais) empregam trabalhadores pouco qualificados. No entanto, apresentam oportunidades limitadas de melhoria de produtividade através do comércio e ligações internacionais. Entretanto, os serviços transacionáveis de baixa qualificação (incluindo alojamento, transporte e comércio grossista) estão significativamente envolvidos no comércio internacional e partilham ligações com outros setores. Estes serviços também empregam uma grande parte de trabalhadores pouco qualificados e são parte integrante de muitas atividades relacionadas com o turismo.

1

TURISMO

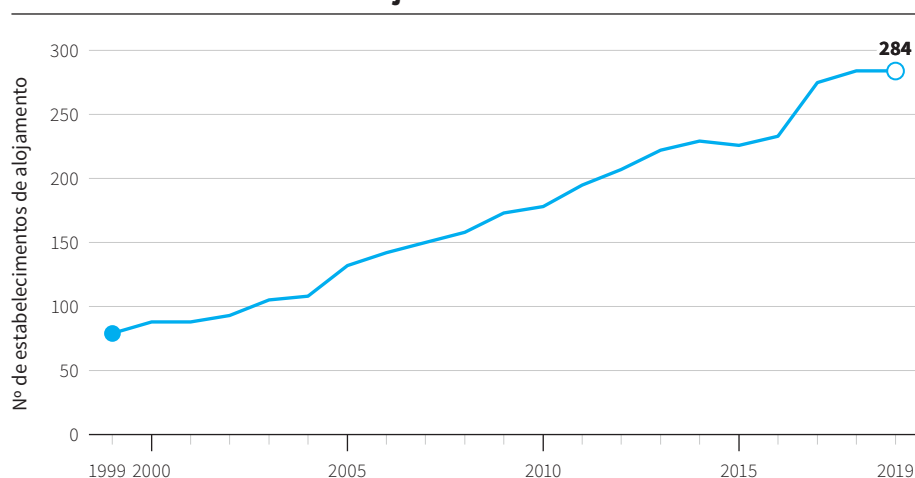
1.1

Introdução

O desenvolvimento do turismo em Cabo Verde começou na década de 1990, impulsionado por reformas estruturais e investimentos estratégicos em infraestruturas que tinham por objetivo uma mudança inicial no sentido do crescimento do setor privado. Antes de 1991, a economia do país era largamente sustentada pela ajuda pública ao desenvolvimento e pelas remessas, sendo o turismo limitado, consistindo principalmente em cerca de 30.000 chegadas anuais da diáspora em visita a amigos e familiares. De 1991 a 2008, Cabo Verde empreendeu uma série de reformas estruturais com a ambição de atrair investimento direto estrangeiro (IDE) sustentado, capitalizando pela primeira vez o potencial turístico do país.¹ Duas ilhas, Sal e Boa Vista, tiveram prioridade no desenvolvimento do turismo, em parte devido aos desafios de conectividade e aos elevados custos de construção e manutenção de infraestruturas exclusivas da geografia de Cabo Verde. Estas ilhas foram sujeitas a delimitação das suas terras preparando-as para venda ou concessão privada, a par de investimentos estratégicos em infraestruturas e pacotes de incentivos para investidores estrangeiros, incluindo isenções fiscais.² Durante este período, várias grandes marcas globais estabeleceram grandes projetos, atraindo fluxos significativos de IDE. Em 1999, as duas ilhas contavam com 20 estabelecimentos de alojamento, representando cerca de um quarto da oferta hoteleira nacional (figura 1.1).³ Os operadores adotaram um modelo de *resort* com tudo incluído, dependente de voos *charters* para as duas ilhas, dada a capacidade limitada de investimento em infraestruturas e serviços locais adicionais por parte do governo. Em 2010, as chegadas internacionais atingiram pouco mais de 300.000, o que mais do que duplicou na década seguinte e representou um aumento de 20 vezes em relação a meados da década de 1990 (figura 1.2).

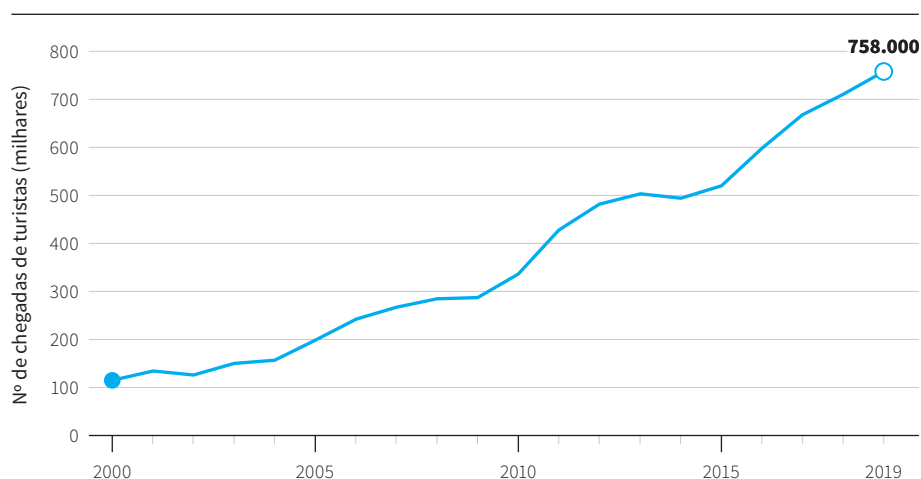
Para além da geração de IDE, o turismo é uma pedra angular do desenvolvimento económico e social de Cabo Verde. O modelo com tudo incluído em Cabo Verde gera benefícios económicos locais mais amplos do que os geralmente atribuídos a esse nicho. Isto inclui salários dos trabalhadores locais, direitos de importação e pagamentos de imposto sobre o valor acrescentado (IVA).⁴ O setor também gerou impostos turísticos substanciais canalizados para investimentos em infraestruturas.

FIGURA 1.1

Total de estabelecimentos de alojamento

Fonte: dados do INE.

FIGURA 1.2

Total de turistas internacionais

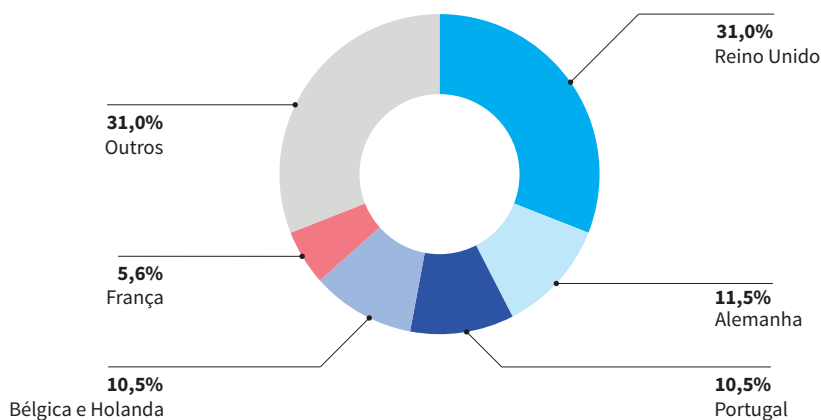
Fonte: dados do INE.

turas e serviços locais e para o desenvolvimento do capital humano através do *Fundo de Sustentabilidade Social para o Turismo*, que desembolsou aproximadamente 15 milhões de dólares aos municípios entre 2017 e 2019.⁵

No entanto, este modelo de turismo é altamente vulnerável a fatores externos do mercado. A indústria é dominada por três ou quatro cadeias globais de *resorts*, que fornecem 90 por cento das acomodações dos hóspedes no país.⁶ Só um grupo internacional é responsável por cerca de 33 por cento de todos os quartos no Sal e 73 por cento na Boa Vista.⁷ A predominância de alguns operadores e de voos *charter* interligados restringe o recurso do país a mercados específicos, atraindo principalmente turistas de “médio-curso” da Europa Ocidental que⁸ procuram experiências de “sol e mar,” com cerca de 80 por cento a viajar em pacotes de operadores turísticos com tudo incluído (figura 1.3).⁹ Consequentemente, o país é particularmente vulnerável a choques e mudanças de preferências nestes mercados.

FIGURA 1.3

Principais mercados emissores, 2022



Fonte: INE 2023a.

O domínio de grandes *resorts* com tudo incluído em Cabo Verde levou à formação de cadeias de abastecimento verticais, desperdiçando oportunidades de haver repercussões económicas locais. Embora os turistas constituam até 20 por cento do consumo interno de determinados produtos alimentares, os hotéis e *resorts* importam 80 por cento dos seus produtos alimentares e bebidas, muitas vezes a custos mais elevados. Esta elevada dependência das importações, uma característica geral da economia mais ampla do país, é exacerbada pelas estratégias de aquisição dos *resorts*, avessas ao risco, que dão prioridade à escala, qualidade e certificação, limitando assim o desenvolvimento de cadeias de abastecimento locais e prejudicando a viabilidade de hotéis menores.¹⁰ Além disso, o modelo com tudo incluído, que atrai principalmente turistas sensíveis aos preços, desencoraja os gastos fora dos *resorts*, restringindo as repercussões económicas locais. Apesar das tendências de turismo estáveis antes da pandemia, com uma estadia média de nove noites e gastos de 300 dólares por turista por viagem, Cabo Verde fica atrás em gastos diários por turista, em comparação com alguns dos seus pares. Em 2019, a despesa diária por turista em Cabo Verde foi de apenas 41 euros, em comparação com 91 euros nos Açores, 124 euros na Madeira e 238 euros nas Ilhas Canárias, em 2019.¹¹

O foco estratégico no desenvolvimento do turismo levou involuntariamente a disparidades económicas e sociais. Apesar da riqueza de recursos naturais nas dez ilhas de Cabo Verde, Sal e Boa Vista atraem 78 por cento de todas as visitas turísticas, resultando num crescimento económico local substancial, mas também em desafios associados. Estas ilhas registaram uma elevada migração laboral de outras ilhas, bem como de outros países da África Ocidental,¹² conduzindo a um aumento da densidade populacional e a um crescimento urbano não planeado, que não foi acompanhado por investimentos proporcionais em infraestruturas ou serviços locais. Esta incompatibilidade resultou em condições de vida abaixo da média e num custo de vida que supera os ganhos salariais relacionados com o turismo.¹³ Por exemplo, entre 2012 e 2016, a densidade populacional da Boa Vista aumentou 38 por cento, em comparação com uma média de cinco por cento em todas as ilhas.¹⁴ Em 2016, apenas 35,3 por cento da população da Boa Vista tinha acesso à rede pública de água, em comparação com

64 por cento a nível nacional.¹⁵ Entretanto, outras ilhas com recursos naturais comparáveis, mas com menor desenvolvimento turístico, registaram níveis ainda mais baixos de investimento em infraestruturas e na prestação de serviços.

O setor do turismo de Cabo Verde também apresenta riscos para os ativos naturais e para a gestão de recursos, nomeadamente em energia, água e resíduos; e, reconhecendo estes desafios, os setores público e privado procuram cada vez mais melhorar as medidas de sustentabilidade. A proposta de valor da indústria depende de ecossistemas costeiros e marinhos robustos que são reconhecidos como focos globais de biodiversidade. No entanto, o desenvolvimento costeiro rápido, engenhoso e mal planeado aumentou a pressão sobre os recursos e exacerbou a vulnerabilidade climática, incluindo questões como a extração de areia e o consequente recuo costeiro. Entre 2004 e 2008, a área total dedicada ao turismo em Cabo Verde triplicou. A expansão da atividade turística também aumentou as emissões, a poluição sonora e luminosa, com impacto negativo na fauna local. Nas ilhas da Boa Vista, Sal e São Vicente, a insuficiência de recursos hídricos subterrâneos, em termos de quantidade e qualidade, para satisfazer a procura, resultou na sua dependência significativa da dessalinização da água do mar, o que por sua vez aumenta o consumo de energia.¹⁶ A Ilha do Sal tem a maior geração de resíduos *per capita* em Cabo Verde, um número que se espera que mais do que duplique até 2035, ao mesmo tempo que conta com apenas um aterro disponível.¹⁷ Além disso, as pressões ambientais relacionadas com o turismo—including a pesca ilegal, a sobrepesca, o turismo marinho não regulamentado e a captura de tartarugas selvagens—fizeram com que Cabo Verde fosse considerado um dos dez principais centros de biodiversidade marinha mais ameaçados a nível mundial. Em resposta, o governo está a incorporar cada vez mais a resiliência ambiental e climática no seu planeamento turístico (por exemplo, através de regulamentações para as Zonas de Desenvolvimento de Turismo Integrado). A aplicação eficaz destas medidas será fundamental para a sustentabilidade do setor. Entretanto, os grandes *resorts* procuram ativamente expandir programas de responsabilidade social corporativa, destinados a mitigar o impacto ambiental das suas operações.¹⁸ No entanto, enfrentar e retificar as práticas que foram estabelecidas ao longo dos últimos vinte anos exigirá tempo.

Apesar destes desafios e do grave impacto da pandemia da COVID-19, espera-se que os serviços relacionados com o turismo continuem a impulsionar a balança comercial do país através das receitas externas. Em 2022, os subsectores de alojamento e viagens aéreas recuperaram, com os hotéis a superar o desempenho pré-pandemia. O setor registou mais de 785.000 visitantes internacionais e 3,9 milhões de dormidas internacionais, ultrapassando os níveis de 2019 e aproximando-se da meta pré-pandemia do governo de um milhão de visitantes. O setor está preparado para um crescimento sustentado das exportações e do IDE, reforçando ainda mais o seu papel como fonte crítica de oportunidades de investimento privado.

1.2

Oportunidades: atrair novos segmentos de mercado

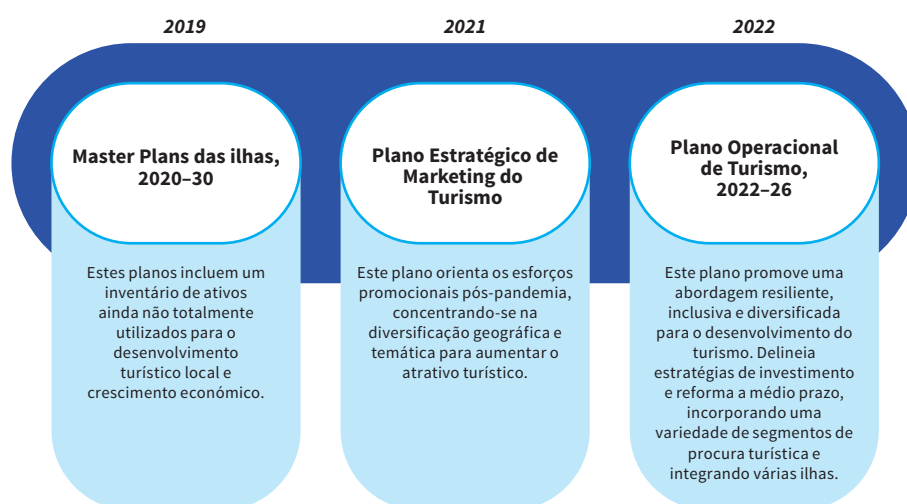
Reconhecendo a importância económica e as vulnerabilidades do seu modelo turístico, o governo de Cabo Verde está empenhado em promover uma abordagem mais estratégica e sustentável para o desenvolvimento do turismo. O governo está empenhado não só em explorar formas de melhorar a sustentabilidade dos serviços turísticos existentes, mas também em identificar e desenvolver recursos inexplorados de produtos complementares e segmentos de mercado que podem ajudar a construir a resiliência do setor. Para atingir estes objetivos, a figura 1.4 mostra a série de planos recentemente preparados pelo governo, orientados para estes objetivos.

Os principais segmentos e produtos de crescimento foram identificados e ordenados. Para além das suas ofertas existentes de sol e mar, Cabo Verde possui uma gama de ativos nas suas ilhas com potencial para desenvolvimento de novos produtos e mercados. O Plano Estratégico de *Marketing* Turístico do País, desenvolvido em 2021, ordena-os em três produtos/mercados “estratégicos,” juntamente com cinco produtos/mercados de alta prioridade para o crescimento (ver figuras 1.5 e 1.6).

Apesar desta identificação estratégica, ainda faltam análises e estratégias detalhadas para a maioria destes novos segmentos. Embora um estudo recente tenha considerado as caminhadas como um segmento em crescimento (que integra elementos do turismo de natureza, rural e de aventura), muito poucos dos mercados em crescimento selecionados foram suficientemente analisados para orientar estratégias de desenvolvimento.¹⁹ As subsecções seguintes avaliam o potencial de valor acrescentado de dois desses mercados prioritários: o turismo criativo e cultural²⁰ e o iatismo (como um subconjunto do turismo aquático/náutico).²¹ Exploram também o segmento nómada digital, apontado como uma oportunidade para Cabo Verde no Plano Estratégico de *Marketing*, e que o governo procurou desenvolver durante a COVID-19. Por último, aborda oportunidades para aumentar a sustentabilidade da oferta existente através da integração de práticas de sustentabilidade e economia circular.²²

FIGURA 1.4

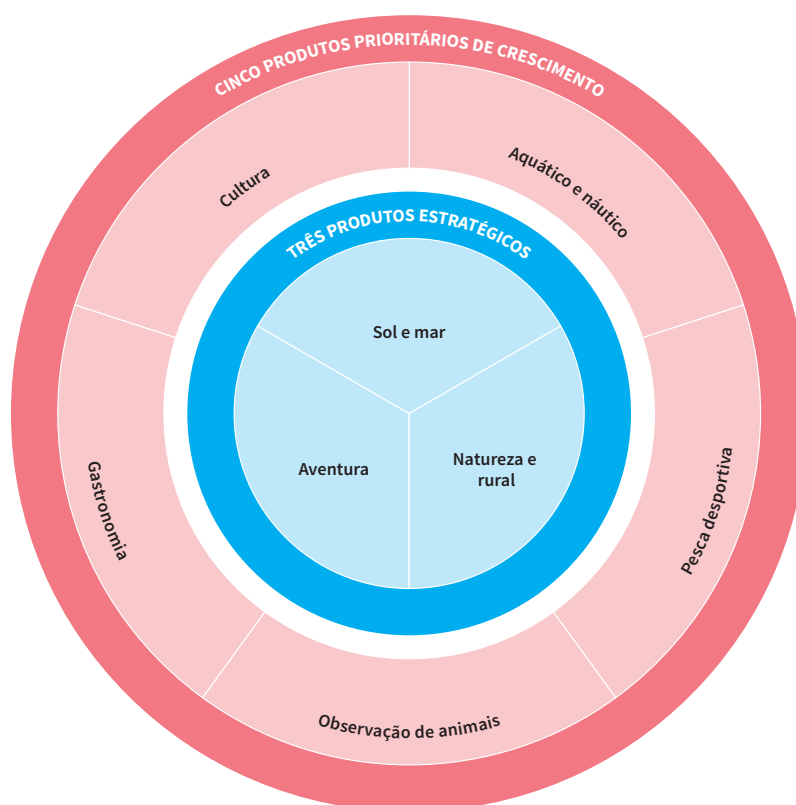
Planos recentes de desenvolvimento do turismo do governo



Fonte: Diversos documentos do Governo.

FIGURA 1.5

Segmentos prioritários para o desenvolvimento do turismo pelo Governo de Cabo Verde, 2021



Fonte: Adaptado de ITCV 2021a.

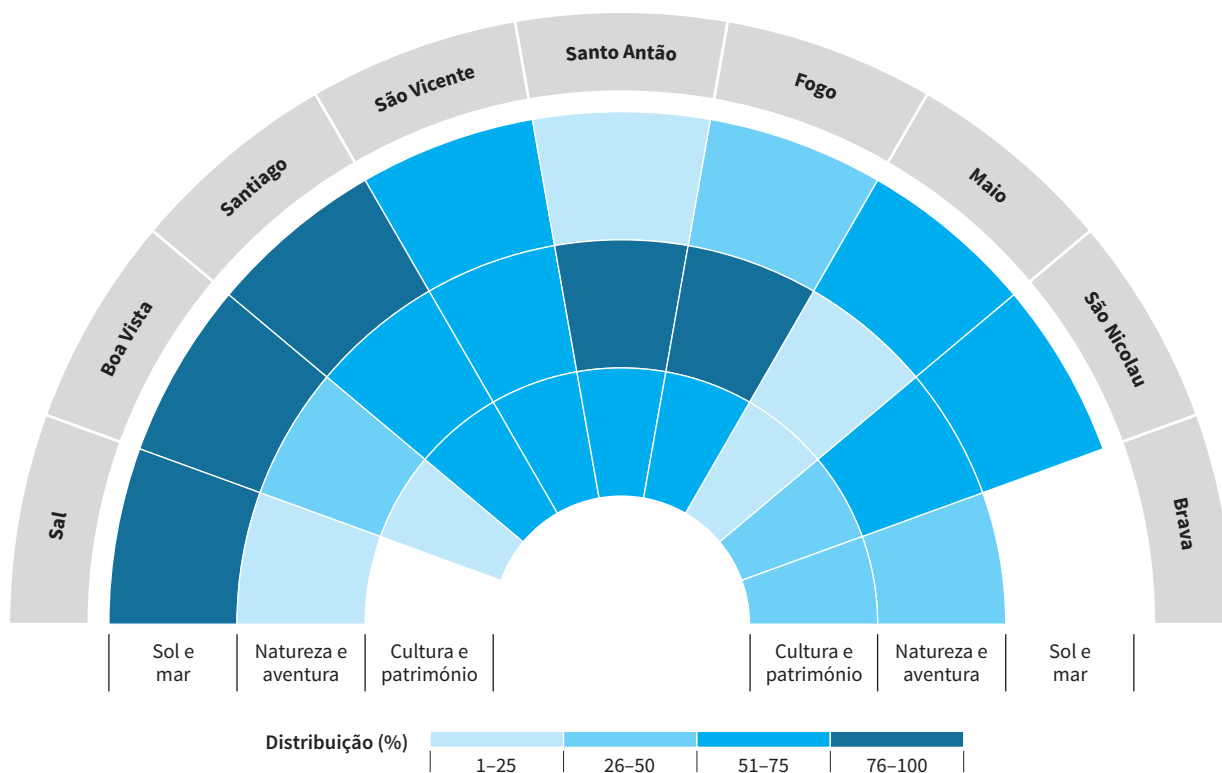
1.2.1

Turismo criativo e cultural

As indústrias culturais e criativas podem ser motores económicos importantes, especialmente nas economias emergentes, mas enfrentam desafios na quantificação devido à informalidade do setor. Antes da COVID-19, estimava-se que as indústrias criativas contribuíam com cerca de 3 por cento do PIB global²³ e apoiavam cerca de 30 milhões de empregos formais e informais através de grandes cadeias de produção.²⁴ De 2010 a 2020, as exportações globais de bens criativos aumentaram de 419 milhões de dólares para 524 milhões de dólares, com os países em desenvolvimento a exportarem mais bens criativos do que os países desenvolvidos.²⁵ Países como a Etiópia e o Quênia, por exemplo, viram os seus setores criativos contribuir com mais de 5 por cento do PIB antes da COVID-19.²⁶ Estas indústrias também promovem a inclusão laboral, empregando mais mulheres e jovens, especialmente em países de rendimentos mais baixos, nomeadamente através de um grande número de empregos informais. Por exemplo, no Gana e no Uganda, mais de 25 por cento dos trabalhadores nas indústrias criativas são jovens.²⁷ Apesar do seu potencial económico, estes setores são frequentemente subfinanciados de forma crónica.

As artes performativas e os eventos culturais ao vivo oferecem oportunidades significativas de criação de emprego e geração de receitas, especialmente quando

FIGURA 1.6
Distribuição dos principais ativos turísticos



Fonte: Adaptado de ITCV 2021a.

integrados com o turismo. Antes da COVID-19, estimava-se que as artes cénicas representavam cerca de 1,2 milhões de empregos só na Europa.²⁸ Esses eventos ao vivo impulsionam as economias locais por meio de gastos adicionais em hotéis, restaurantes e mercadorias. Por exemplo, o “Festival sur le Niger” do Mali gerou alegadamente mais de 5 milhões de dólares em receitas locais e criou 2.000 empregos todos os anos em vários setores (turismo, artesanato, agricultura e comércio).²⁹ Tais eventos proporcionam experiências autênticas que são cada vez mais procuradas no cenário de viagens pós-COVID-19³⁰ e podem servir como ferramentas promocionais notáveis.

O turismo e os setores criativos foram afetados de forma semelhante pela COVID-19, mas demonstraram uma inovação notável na adaptação às novas circunstâncias. As restrições de viagens e reuniões e o encerramento de locais afetaram gravemente o setor cultural. Embora as exportações de todos os bens tenham caído 7,2 por cento em 2020, as exportações de bens criativos caíram 12,5 por cento.³¹ Além disso, a elevada informalidade do setor limitou a elegibilidade dos trabalhadores criativos a medidas de apoio de emergência. No entanto, o setor migrou rapidamente para plataformas digitais, oferecendo serviços como concertos transmitidos ao vivo e visitas virtuais a museus, servindo tanto para fins culturais como turísticos. Ao contrário dos setores que dependem de ativos limitados, a adaptabilidade e a criatividade da indústria criativa sublinham o seu potencial de diversificação económica e resiliência contra crises futuras.³²

1.2.1.1

Desenvolver o turismo cultural e criativo em Cabo Verde

O rico património cultural de Cabo Verde é um trunfo único para o crescimento económico, particularmente no turismo cultural e criativo. A cultura crioula única do país, uma mistura de influências históricas, é expressa através da língua, da culinária e da música. A sua visibilidade internacional é amplificada por uma grande diáspora. Cidades como Praia e Cidade Velha, em Santiago, ostentam nomeações da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, reconhecendo o seu significado cultural.³³ Mindelo, capital de São Vicente, é conhecida como a casa de Cesária Évora, a exportação musical mais famosa de Cabo Verde. Além disso, cada ilha tem especificidades culturais próprias, proporcionando uma grande variedade de potenciais produtos turísticos. Os festivais de música e eventos culturais, como o *Atlantic Music Expo* e o *Kriol Jazz Festival*,³⁴ são motores essenciais do turismo criativo e cultural, reforçando as indústrias criativas e oferecendo alternativas ao modelo “tudo incluído.”³⁵ Em particular, ao contrário de muitos países, a maioria dos atores económicos nos setores criativos de Cabo Verde são homens,³⁶ particularmente na indústria musical.

Os bens culturais são subexplorados para fins turísticos. Apesar da distribuição geográfica dos bens culturais pelas ilhas, os principais produtos culturais estão em grande parte limitados a Santiago e São Vicente. No Índice de Desenvolvimento de Viagens e Turismo de 2021, Cabo Verde pontua apenas 1,9 em sete em “recursos culturais,” um indicador que mede a disponibilidade de recursos culturais e como eles são promovidos, desenvolvidos e protegidos. No entanto, esta pontuação é uma das mais elevadas na região da África Subsaariana.³⁷ Análises recentes sugerem que apenas 1 por cento dos gastos turísticos no país se destinam a eventos culturais.³⁸

O governo está empenhado em aproveitar as indústrias criativas e culturais para a diversificação económica, nomeadamente através do turismo. Os principais

CAIXA 1.1**Artes, ofícios e souvenirs**

O mercado de *souvenirs* turísticos no Sal, uma das ilhas mais visitadas, é dominado por produtos artesanais importados, vendidos por migrantes, em vez do genuíno artesanato cabo-verdiano. Os inquéritos de satisfação dos turistas entre 2014 e 2018 revelaram uma classificação média decepcionantemente baixa de 2,7 em 5 para ofertas artesanais e *souvenirs*.^a Uma mudança para produtos autênticos e fabricados localmente tem o potencial de aumentar a satisfação dos turistas, gerar receitas mais elevadas e contribuir para a preservação do património cultural e das aptidões. Iniciativas como *Djunta mo Art* no Sal, *Capvertdesign* e *O Artesanato* no Mindelo, e conceitos semelhantes em Sal Rei já estão a avançar nesse sentido, com foco nos produtos “*made in Cabo Verde*.”

Há também oportunidade de desenvolver e melhorar a comercialização de artigos artesanais mais sofisticados, preferidos pelos turistas que procuram uma experiência cultural mais profunda. Obras mais refinadas podem ser difíceis de encontrar e geralmente

não podem ser adquiridas com cartão de crédito. O desenvolvimento e a modernização de espaços de galerias ou de estabelecimentos mais especializados nas principais áreas turísticas, equipados com tecnologia de pagamento com cartão de crédito, melhorariam a visibilidade e a acessibilidade destes produtos.

Aumentar as receitas dos artistas e artesãos exigirá formação específica em empreendedorismo, literacia financeira, planeamento de negócios e vendas, bem como desenvolvimento de produtos. Esta formação deve centrar-se na diversidade e no dimensionamento, assim como na melhoria do acesso ao financiamento. Locais e eventos existentes, como os “laboratórios” do *Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas* (ver caixa 1.2) e a anual *Feira Nacional de Artesanato e Design de Cabo Verde*, realizada no Mindelo, podem ser aproveitados para aumentar ainda mais as competências e fortalecer as relações entre arte, *design* e turismo.

a. INE (2019).

documentos estratégicos, incluindo o *Ambição 2030* e o *Plano Estratégico de Desenvolvimento Sustentável* (PEDS) II, procuram posicionar a cultura como um ativo fundamental para o desenvolvimento económico, com ênfase na necessidade de desenvolvimento do capital humano. Reconhecendo os desafios associados à elevada informalidade e ao potencial económico inexplorado da cultura, o governo, através do *Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas* e do Centro Nacional de Arte, Artesanato e *Design*, está empenhado em melhor estruturar, formalizar e profissionalizar as indústrias culturais e criativas. O PEDS II para 2022–26 visa formalizar e “profissionalizar” 50 por cento do setor das indústrias culturais e criativas até 2026 (ver caixa 1.2).

O desenvolvimento do mercado do turismo criativo e cultural exigirá um planeamento estratégico e uma monitorização rigorosa dos dados. Cabo Verde carece de uma visão estratégica para o desenvolvimento do turismo criativo e cultural. A coordenação entre os setores cultural e turístico, bem como entre as instituições públicas, continua a ser *ad hoc* e imprevisível.³⁹ Para desenvolver e promover eficazmente produtos turísticos criativos e culturais, é crucial melhorar o planeamento estratégico em ambos os setores a nível nacional e alinhar estes esforços com os planos diretores do turismo a nível de cada ilha. Existe uma enorme lacuna nos dados sobre a contribuição económica da cultura e das indústrias criativas em Cabo Verde, particularmente as suas ligações com o turismo. Os inquéritos aos visitantes, por exemplo, não conseguem captar informações detalhadas sobre as atividades e preferências turísticas e a participação em eventos culturais por convidados internacionais⁴⁰ é mal documentada.⁴¹ Isto dificulta a capacidade de garantir financiamento público adequado, conduzindo a um subinvestimento crónico num setor que é teoricamente uma prioridade para o desenvolvimento. Em contraste, a criação de um “observatório cultural” na África do Sul fornece um modelo para acompanhar o impacto socioeconómico das artes, do património e das indústrias criativas, contribuindo para formatar as decisões políticas.⁴²

O desenvolvimento de mecanismos de financiamento, aliado ao desenvolvimento do capital humano, é também fundamental para a integração dos atores criati-

CAIXA 1.2

Formalização dos setores culturais e criativos

Cabo Verde introduziu o “Estatuto do artista” para integrar artistas culturais/criativos nos sistemas fiscais e de segurança social do Instituto Nacional de Previdência Social (INPS), ajudando a recolher dados sobre contribuições económicas e emprego no setor criativo.^a Para complementar, o “cartão de identificação do artesão” do governo (Cartão do artesão), que reconhece artesãos qualificados, permite o seu registo no INPS e liga-os aos mercados através de uma base de dados nacional aberta. Até ao momento, o banco de dados inclui quase 800 artesãos.^b Prosseguindo estes esforços, estão a ser estabelecidos “laboratórios

experimentais de arte e *design*” em nove municípios, começando pela ilha de Santo Antão, para promover artesanato local e proporcionar espaços para produção, exposição, intercâmbio criativo e comercialização, bem como servir de locais para programas de formação, apoiando a transformação das artes em atividades geradoras de receitas.^c Além disso, a *Sociedade Cabo Verdiana de Música* está a ajudar os artistas a proteger os direitos de autor das suas obras, para garantir que os proprietários tirem benefícios económicos, e a criar uma base de dados nacional de artistas e música.

a. Segundo o Diretor do Centro Nacional de Arte, Artesanato e Design, o desenvolvimento da iniciativa beneficiou de financiamento do Fundo do Turismo e deverá receber alguns fundos da Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura.

b. Baseado em entrevista com o Diretor do Centro Nacional de Arte, Artesanato e Design.

c. Por exemplo, através de formação e coaching em planeamento de negócios, literacia financeira, vendas, empreendedorismo. Os laboratórios também pretendem ajudar a descentralizar a implantação dos esforços de formalização feitos pelo Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas e do Centro Nacional de Arte, Artesanato e Design (por exemplo, Cartão do artesão).

vos na cadeia de valor do turismo. Programas de desenvolvimento de competências que abrangem funções artísticas, técnicas e de gestão são necessários para garantir uma oferta fiável de trabalhadores qualificados e aumentar a vantagem competitiva da indústria. O estabelecimento de mecanismos de financiamento adaptados às necessidades únicas dos profissionais criativos, que forneçam alternativas à aversão ao risco dos bancos comerciais convencionais e façam face às restrições colaterais, poderia promover a inovação e o redimensionamento no desenvolvimento de produtos de turismo cultural.

1.2.2

Nomadismo digital (trabalho remoto)

O segmento nómada digital registou um aumento significativo desde a pandemia da COVID-19 devido ao aumento do trabalho remoto, e espera-se o seu crescimento contínuo. Os nómadas digitais são principalmente trabalhadores independentes que usam a tecnologia para trabalhar remotamente por um determinado tempo, em qualquer local com ligação à internet. Embora o conceito seja anterior à COVID-19, a pandemia acelerou o seu crescimento. Em 2023, cerca de 17,3 milhões de trabalhadores nos Estados Unidos identificaram-se como nómadas digitais, um aumento de mais de 130 por cento em relação a 2019.⁴³ Espera-se que o segmento cresça ainda mais, embora a um ritmo muito mais lento.⁴⁴ Aproximadamente 45 países oferecem programas de vistos para trabalho remoto, sendo que menos de 10 por cento deles estão em África. As taxas de visto variam de zero (Belize, Maurícias) a US\$ 2.000 (Anguila, Barbados) por pessoa, com alguns países a adotar uma escala móvel baseada na duração da estadia,⁴⁵ e a duração permitida da estadia varia de um mês a um ano.⁴⁶

Os dados globais sobre o perfil dos nómadas digitais são escassos, mas nos Estados Unidos eles tendem a ser jovens, do sexo masculino e com alto nível de escolaridade. Um estudo de 2023 estima que 56 por cento dos nómadas digitais originários dos Estados Unidos⁴⁷ são do sexo masculino. A maioria dos nómadas digitais são da Geração milénio (37 por cento) e Geração Z (21 por cento), com a percentagem da Geração Z a aumentar significativamente desde 2019, à medida que o grupo envelhece e ingressa no mercado de trabalho.⁴⁸ Aproximadamente 20 por cento dos nómadas digitais dos Estados Unidos trabalham no setor das tecnologias de informação (TI), seguido pelos serviços criativos (14 por cento) e pela educação e formação (9 por cento). Os níveis de rendimento entre os nómadas digitais variam muito, com cerca de 20 por cento a ganhar menos de 25.000 dólares anuais e 42 por cento a ganhar mais de 75.000 dólares.

Enquanto turistas de longa permanência,⁴⁹ os nómadas digitais contribuem para gastos locais maiores e mais amplos do que outros segmentos, mas tendem a ser sensíveis aos preços. Os nómadas digitais geram atividade económica através de despesas locais em alojamento, transporte, serviços de telecomunicações, bem como através de impostos indiretos, como o imposto sobre o valor acrescentado, quando compram bens e serviços. As suas estadias mais longas e o interesse em conhecer novos locais e culturas levam muitas vezes a gastos maiores em locais mais periféricos e tipos de alojamento alternativos.⁵⁰ Contudo, os nómadas digitais também são conhecidos como sendo sensíveis aos preços, tendendo a procurar locais com custo de vida relativamente baixo.⁵¹

O nomadismo digital cria procura local de serviços especializados, contribuindo para estimular os mercados locais e o desenvolvimento do setor privado nos destinos de acolhimento. Isto inclui o desenvolvimento de novos produtos e serviços locais que sirvam especificamente este mercado, como espaços de *co-working* com internet de alta velocidade e outras infraestruturas empresariais; plataformas nómadas de busca de emprego; espaços *coliving* e outras opções de alojamento de média duração; pacotes de seguros de saúde transfronteiriços; e serviços turísticos especializados para grupos de nómadas digitais. Dada a sua formação educacional, níveis de competências e capacidades tecnológicas, os nómadas digitais também podem ser uma fonte externa de conhecimentos especializados, inovação, inspiração e *networking* para operadores privados nos seus destinos de acolhimento. Em Espanha, por exemplo, o programa “Viva, Trabalhe e Conecte-se em Málaga,” que permite pequenos grupos de nómadas digitais trabalhar remotamente na cidade num projeto partilhado, avalia os candidatos com base em potenciais sinergias com a comunidade empresarial local.

1.2.2.1

Desenvolvendo o nomadismo digital

Cabo Verde está bem posicionado para alavancar eficazmente o segmento nómada digital. Cabo Verde oferece muitas das condições procuradas pelos nómadas digitais: o seu fuso horário conveniente⁵² e o potencial para oferecer elevada qualidade de vida, por exemplo através de excelentes condições climáticas, uma abundância de atividades ao ar livre e desportos, e acesso a praias intocadas, juntamente com o seu relativo baixo custo de vida, são ativos inestimáveis.⁵³ Com a quarta maior taxa de vacinação contra a COVID-19 na África Subsaariana, Cabo Verde também pode ser considerado um dos destinos mais seguros da região. Os utilizadores da *NomadList* classificam Praia em 29.º e São Vicente em 40.º en-

CAIXA 1.3

“Selo de boas-vindas” dos Barbados

Em Julho de 2020, Barbados lançou o seu “Selo de Boas-Vindas,” um visto especial para trabalhadores remotos com duração de até 12 meses. Os candidatos enviam informações sobre o seu emprego e prova de um rendimento anual de pelo menos 50.000 dólares americanos durante a sua estadia no país. Os participantes não estão sujeitos ao imposto de renda em Barbados, como acontece com a maioria desses programas. Outros elementos dignos de nota do programa incluem:

- **Taxa de inscrição.** Os candidatos individuais pagam uma taxa de US\$ 2.000 no momento da aceitação, enquanto as famílias pagam US\$ 3.000, tornando-o um dos mais caros do mundo.
- **Tempo de permanência permitido.** O programa permite que nómadas digitais permaneçam no país por até 12 meses, com opção de solicitação de renovação.
- **Promoção sob medida.** A promoção do programa centra-se em fatores identificados como principais impulsionadores da procura dos nómadas digitais: qualidade de vida, internet de alta velocidade, atividades de lazer, clima, serviços de saúde e conectividade aérea e rodoviária. O programa visa predominantemente os mercados emissores tradicionais de

turismo de lazer dos Barbados e faz uso extensivo dos meios de comunicação sociais para traçar o perfil dos nómadas digitais do país. Também existe um *podcast* direcionado a candidatos atuais e potenciais.

- **Âmbito do portal de inscrição online.** O portal de inscrição *online* dá informações detalhadas e *links* diretos para recursos sobre atividades complementares de turismo de lazer, espaços de *coworking* e aspetos práticos do dia a dia, servindo como ferramenta informativa e promocional.
- **Transparência.** Uma linha direta 24 horas do “Selo de boas-vindas” e uma funcionalidade de conversa *online* foram estabelecidas para fornecer informações e aumentar a transparência para os candidatos.
- **Alinhamento com os objetivos de desenvolvimento do setor privado.** O programa também é promovido pela agência de promoção de investimentos do país, *Invest Barbados*, que visa os nómadas digitais como potenciais investidores de longo prazo, após a sua estadia temporária.

O programa teria recebido cerca de 1.000 inscrições na primeira semana e acolheu pouco mais de 2.000 nómadas digitais nos primeiros seis meses.

tre 85 destinos africanos em termos de atratividade geral para os nómadas digitais, com ambas a pontuarem relativamente bem em termos de acessibilidade, diversidade, qualidade do ar, segurança alimentar e simpatia para com estrangeiros.⁵⁴

Um programa nómada digital eficaz poderia apoiar objetivos estratégicos de desenvolvimento digital, do setor privado e do turismo. Na linha da prioridade que o PEDS atribui ao desenvolvimento digital para a diversificação económica e a criação de emprego, o país investiu fortemente em infraestruturas digitais, enquanto trabalha para desenvolver a economia e as competências digitais. O crescimento do nomadismo digital poderia apoiar estes objetivos. Por exemplo, poderia impulsionar o empreendedorismo local e construir redes internacionais se determinados subgrupos de nómadas digitais fossem visados e fossem criadas condições para alavancar eficazmente a sua presença. Um programa sólido de nómadas digitais também pode impulsionar a reputação do país como um destino progressista e inovador, o que poderia atrair outros tipos de empresas e investidores. Finalmente, a tendência deste segmento para maiores gastos ajudaria a enfrentar os desafios associados a gastos altamente localizados e específicos dos *resorts*. É provável que os nómadas digitais aluguem alojamentos de médio prazo, como *AirBnBs* e segundas casas vagas, em vez de quartos de hotel. Dependendo da escala de crescimento do segmento, no entanto, isto pode acarretar um risco de custos de aluguer inflacionados nos centros urbanos, dificultando a deslocação dos residentes locais.⁵⁵

Reconhecendo o potencial de diversificação, o governo lançou um programa de trabalho remoto direcionado a nómadas digitais. Em Dezembro de 2020, o Ministério do Turismo e Transportes (MTT) e o Instituto de Turismo de Cabo Verde, em colaboração com a Direção de Estrangeiros e Fronteiras, lançou o “Programa de Trabalho Remoto.” Este programa, dirigido a cidadãos da Europa, da América do Norte, da comunidade dos países de língua portuguesa e da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) que possam demonstrar meios financeiros mínimos, visa diversificar a oferta⁵⁶ e a procura turística, mitigar os impactos da COVID-19 e revigorar a economia local. Os futuros nómadas digitais podem solicitar *online* um visto de residência temporária por até seis meses.⁵⁷ Os candidatos aprovados são obrigados a pagar uma taxa única de visto de 20 euros e uma taxa aeroportuária de 34 euros, embora não estejam sujeitos ao imposto de renda no país. Em comparação, um tipo de visto semelhante para as Maurícias é gratuito e para as Seychelles custa 10 dólares (ou aproximadamente 9 euros). Com base num estudo de referência com Malta, o governo de Cabo Verde estima que um nómada digital médio pode gastar até 63 dólares por dia no país, em comparação com a média de 43 dólares para todos os turistas. Em Novembro de 2021, o governo anunciou o desenvolvimento de “aldeias nómadas digitais” no Mindelo (São Vicente) e no Tarrafal (Santiago), que visam proporcionar às comunidades de nómadas acesso a espaços de *coworking* e atividades de lazer.⁵⁸

No entanto, o Programa de Trabalho Remoto teve um sucesso mensurável limitado. A promoção do programa foi limitada e, em meados de 2023, atraiu apenas 194 “candidatos,” 97 dos quais submeteram candidaturas através do *website* do programa. Destes candidatos, 35 foram rejeitados e seis desistiram do processo, principalmente devido a atrasos no processamento.⁵⁹ Indivíduos do sexo masculino representaram 60 por cento das inscrições. As três prin-

cipais nacionalidades dos candidatos são Nigéria, Portugal e Estados Unidos. Não estão disponíveis dados adicionais sobre o perfil, localização, duração da estadia ou despesas dos nómadas digitais que chegam. Evidências empíricas sugerem uma maior presença de nómadas digitais em Cabo Verde do que a indicada por estes números, dado que os vistos de turista de 30 dias podem ser convertidos no país num visto de residência temporária, sem passar pelos processos MTT/ITCV.

O setor privado demonstrou o seu compromisso com o crescimento do segmento nómada digital, investindo em plataformas e serviços complementares, apesar dos desafios e do diálogo público-privado limitado. O programa do governo estimulou uma série de investimentos privados em diversas áreas, apesar da falta de diálogo público-privado. Estes investimentos incluem (1) a construção e modernização de espaços de *coworking* e incubação, (2) o desenvolvimento de portais de informação *online* e (3) o estabelecimento de comunidades nómadas digitais, particularmente no Sal e em São Vicente. São 12 espaços de *coworking*, cada um oferecendo serviços diferenciados, principalmente em São Vicente e Santiago. No entanto, alguns desses espaços não estão operacionais devido à procura insuficiente. Os operadores têm enfrentado desafios com custos elevados e fornecimento de energia pouco fiável (especialmente no Mindelo), bem como elevados custos de transação para a importação de equipamento e mobiliário de TI necessários (ver secção sobre concorrência no capítulo 3 para uma avaliação sobre os custos de ligação à internet). A *NomadList* classifica as cidades da Praia e São Vicente como “boas” em termos de disponibilidade de locais para trabalhar, mas como “más” em termos de cenário de *start-ups*.

O governo está empenhado em aperfeiçoar e relançar o programa. Estabeleceu uma meta de atrair 1.000 nómadas digitais por ano, reconhecendo que isso só será possível com algumas melhorias no programa, incluindo (1) uma segmentação mais específica de subsegmentos e promoção estratégica relacionada, (2) tempo de processamento de vistos mais rápido, (3) a inclusão de uma funcionalidade de pagamento *online* com cartão de crédito no site do aplicativo e (4) o desenvolvimento de pacotes de internet mais baratos e melhor cobertura de internet de alta velocidade. Embora de momento o governo não esteja a promover ativamente o programa enquanto tenta resolver alguns destes desafios, está empenhado no seu aperfeiçoamento e no seu futuro relançamento ativo.

Aproveitar eficazmente o nomadismo digital em Cabo Verde exigirá uma abordagem mais estratégica que dê prioridade à geração de valor, bem como melhorias numa série de fatores de oferta específicos. As metas do programa e os gastos diários esperados provavelmente produzirão um impacto económico limitado. Sem um perfil específico e o desenvolvimento de produtos que permitam despesas locais, o impacto económico deste segmento sensível aos preços, muitas vezes referido como a “elite cinética,” poderá continuar a ser marginal.⁶⁰ Aumentar o valor do programa envolve refinar os mecanismos de implementação, melhorar a recolha e análise de dados e alinhá-los com objetivos mais amplos de desenvolvimento do setor digital e privado. Será também necessário resolver uma série de fatores de oferta particularmente relevantes para o aumento da competitividade: (1) aumentar a frequência, a competitividade dos preços e a fiabilidade da conectividade aérea de Cabo Verde, para aumentar a sua vantagem comparativa para um grupo demográfico que valoriza a agilidade nas viagens, quer para compro-

missos comerciais ou pessoais; (2) reforçar a conectividade nacional, para facilitar uma maior mobilidade entre ilhas, permitindo assim a redistribuição geográfica das despesas potenciais dos nómadas digitais (ver secção sobre transportes e logística no capítulo 3); (3) melhorar a acessibilidade da conectividade à internet (ver secção sobre concorrência no capítulo 3); e (4) desenvolver serviços de cuidados de saúde e pacotes de seguros para estadias prolongadas.

1.2.3

Turismo de iates

A indústria global de iates, avaliada em 9,1 mil milhões de dólares em 2022, deve atingir mais de 13,7 mil milhões de dólares até 2030, com um crescimento a uma taxa de crescimento anual composta (CAGR) de 5,2 por cento.⁶¹ O turismo de iates, envolvendo o uso de iates a motor e à vela para lazer e viagens, demonstrou um crescimento notável, especialmente nos fretamentos de iates, que constituem 30 a 35 por cento da indústria global de iatismo.⁶² O crescimento deste mercado é impulsionado pelo aumento do turismo recreativo, *marketing* digital eficaz, maior uso das redes sociais e o aumento do número de indivíduos de alto património líquido⁶³ que, pós-COVID, procuram atividades marítimas privadas.

O turismo de iates pode ter um impacto significativo nas economias locais através de gastos, receitas fiscais e criação de empregos. Em média, os turistas de iates gastam entre US\$300 e US\$400 por dia, ou cerca do dobro dos viajantes de lazer⁶⁴ em geral. A indústria apoia as economias locais através de operações em marinas e portos, venda de combustível e outros bens tributáveis, crescimento de empregos, impostos e taxas, e operações de aluguer ou passeios.

Em Cabo Verde, o turismo de iates tem crescido constantemente desde 2016, mas permanece subdesenvolvido. Com apenas uma marina, o país possui um mercado de fretamento limitado. As principais atividades oferecidas são passeios e excursões, principalmente concentrados em torno da Marina do Mindelo em São Vicente. Em 2022, 447 embarcações de vela permaneceram em Cabo Verde por pelo menos 24 horas, das quais cerca de 300 atravessaram o Atlântico.⁶⁵ Essas embarcações costumam ficar por três a cinco dias. O aumento das chegadas de iates, impulsionado principalmente por rallies e corridas (como a *Atlantic Race Cruising Plus*⁶⁶ e mais recentemente a *Ocean Race*) e embarcações em trânsito da Europa para o Caraíbas, tem sido constante, com uma taxa de crescimento anual composta de aproximadamente 15 por cento desde 2016. Sem alterações significativas em *marketing*, desenvolvimento de infraestrutura ou investimento, espera-se que as chegadas de iates em Cabo Verde continuem a crescer a uma taxa de 15 a 25 por cento nos próximos cinco a dez anos.⁶⁷

O potencial inexplorado de Cabo Verde para um crescimento adicional do turismo de iates é apoiado pelas tendências globais da procura. A sua localização estratégica e o seu encanto enquanto destino relativamente menos conhecido oferecem vantagens naturais, incluindo servir como escala conveniente para passagens transatlânticas. De acordo com dados da *International Yacht Company*, 2023 mostrou uma mudança na procura global de iates em direção ao turismo sustentável e a novos destinos como Belize, Costa Rica, Indonésia e Seychelles, afastando-se dos destinos tradicionais nas Caraíbas e no Mediterrâneo.⁶⁸ Des-

tinios comparativos como Costa Rica e Seychelles registaram um crescimento substancial a uma média de 50 a 75 por cento CAGR, principalmente devido a mudanças de política e investimentos.⁶⁹ Em Cabo Verde, há oportunidade de aumentar o CAGR das chegadas de iates para mais de 60 por cento e estender a estadia dos visitantes de alguns dias para duas a três semanas, através de investimentos direcionados em *marketing*, mudanças de política e melhorias na infraestrutura. Além disso, o aumento da procura internacional por rallies e eventos de corrida, como os recentemente realizados em Cabo Verde, apresenta mais oportunidades de crescimento.

Reformas de política e de governança direcionadas podem desbloquear o crescimento no turismo de iates de Cabo Verde. Embora o país tenha uma base sólida de legislação para o turismo de iates, várias limitações políticas representam potenciais obstáculos ao crescimento, incluindo impostos e taxas elevados sobre barcos estrangeiros, padrões inconsistentes de entrada e registo, e aplicação deficiente de políticas relacionadas com movimentos de barcos, apreensão de barcos, destroços, águas residuais e esgotos. Esforços colaborativos entre velejadores, organizadores de eventos e autoridades locais, incluindo um envolvimento reforçado das autarquias, são cruciais para aproveitar o potencial económico dos eventos marítimos. A infraestrutura de educação marítima de Cabo Verde está relativamente desenvolvida, com três instituições educacionais a procurar satisfazer a procura por mão-de-obra qualificada, mas as empresas locais destacam a necessidade de um desenvolvimento local reforçado em iatismo e uma defesa mais forte, incluindo um diálogo público-privado mais robusto para o subsector.⁷⁰ Abordar estas áreas é fundamental para transformar desafios existentes em oportunidades de crescimento sustentável no turismo de iates.

Cabo Verde também tem uma oportunidade particular de expandir o seu subsegmento de fretamento de iates de luxo, que poderia beneficiar de um *marketing* internacional aprimorado e de parcerias operacionais. Existem aproximadamente cinco empresas ativas de fretamento de iates de luxo (de propriedade internacional e local) em Cabo Verde. A sua atividade ocorre principalmente durante a época alta de Novembro a Fevereiro, e esse número tem permanecido relativamente estagnado ao longo dos anos. Inquéritos a operadores internacionais de fretamento de luxo selecionados indicam que os seus clientes não visitam Cabo Verde, em grande parte devido à falta de informação sobre marinas ou comodidades de iates. Os poucos operadores de fretamento de luxo que conhecem Cabo Verde escolhem o país porque os seus clientes procuram belezas naturais e um local tranquilo e com diversas atividades. Os operadores de fretamento recomendam melhorar o *marketing* internacional de Cabo Verde, bem como introduzir incentivos para que os iates de fretamento permaneçam mais tempo e trabalhem com empresas de fretamento locais para proporcionar passeios em terra, transporte e guias, de modo a incentivar os iates a prolongar a sua estadia.⁷¹

Investimentos no desenvolvimento de uma ampla rede de infraestrutura de suporte em São Vicente, Sal e Santiago devem ser priorizados (caixa 1.4).

- **São Vicente** é o ponto mais avançado para o mercado de turismo de iates,⁷² com uma marina bem equipada com 144 postos de amarração. Em 2023, a marina recebeu 1.250 iates, um crescimento de mais de 200 por cento em

CAIXA 1.4

Segmentos de mercado do turismo de iates por ilha

Com base nas atuais taxas de crescimento e condições ambientais, foram identificados os principais segmentos de mercado com maior potencial para São Vicente, Sal e Santiago:

- **São Vicente.** A indústria náutica local em São Vicente deveria focar-se em embarcações à vela, especificamente em melhorar o tempo de permanência para rallies e regatas, e embarcações de trânsito sazonal, bem como expandir a capacidade para iates de pesca desportiva. Este foco deve-se principalmente aos ventos alísios que tornam Mindelo um local favorável para a vela, combinado com o crescimento recente na Marina do Mindelo destes tipos de embarcações.
- **Sal.** Dadas as extensas amenidades locais e infraestrutura de hospitalidade do Sal, o foco deve ser em embarcações a motor de médio porte (60–120 pés) para fretamento.
- **Santiago.** A indústria náutica em Santiago deve concentrar-se em embarcações à vela compactas e menores (40–60 pés) para atividades de fretamento, especificamente no Tarrafal. No entanto, uma análise de capacidade de carga deve ser feita no Tarrafal para facilitar qualquer crescimento ou desenvolvimento do iatismo. Além disso, existe potencial para a expansão a longo prazo das atividades de embarcações a motor em áreas como Porto Lobo, a nordeste da Praia.

quatro anos. Apesar deste crescimento, são necessárias mais expansões e modernizações de infraestrutura para aumentar a capacidade de barcos ao longo do ano. Passeios e experiências em terra melhorados criariam itinerários mais atraentes para os turistas de iates, contribuindo para o aumento de chegadas e estadias mais longas das embarcações. Apesar das experiências positivas dos organizadores e participantes de rallies no Mindelo,⁷³ são necessárias melhorias urgentes na infraestrutura da marina para atender às crescentes necessidades de infraestrutura, utilidade e serviços dos velejadores modernos, similares aos padrões das marinas de primeira linha na Europa. Além disso, a implementação de um quebra-mar e de um *Travellift* é essencial para diminuir o tempo de reparação e a atratividade geral da marina.

→ **Na Ilha do Sal:**

- Com dois principais locais para ancoragem de iates, **Santa Maria** emergiu como um *hub* turístico “sol e mar” de grande importância, apreciado pelas suas praias intocadas e prestigiados hotéis. Apesar da sua localização estratégica perto de um aeroporto internacional e do desenvolvimento de uma variedade de serviços personalizados para visitantes, o turismo de iates em Santa Maria requer melhorias na infraestrutura da marina. As atuais instalações de ancoragem, embora funcionais, continuam a ser rudimentares. Avaliações abrangentes são necessárias para garantir um desenvolvimento sustentável da marina, preservando ao mesmo tempo os meios de subsistência locais. Além disso, a resolução das lacunas atuais nos serviços destinados aos turistas de iates, como o aluguer prolongado de iates e comodidades especializadas, será fundamental para ampliar o atrativo da área.
- **Palmeira**, na ilha do Sal, pode servir eficazmente como solução auxiliar a Santa Maria, oferecendo uma configuração básica de marina. No entanto, o seu potencial para permitir o crescimento do turismo de iates é limitado, devido aos desafios do transporte marítimo comercial e à necessidade de grandes iates, cada vez mais comuns, ancorarem nos portos existentes devido à falta de zonas de ancoragem especializadas. O porto em Palmeira também não é um local ideal para clientes de iates de alto valor à procura de comodidades. Propostas para uma marina de iates dedicada requerem dragagens extensas para acomodar embarcações maiores, tornando este um projeto de longo prazo. Comparativamente, Santa Maria

apresenta vantagens económicas e turísticas a longo prazo mais substanciais. No Sal, no geral, um estudo de viabilidade comparando locais entre Santa Maria e Palmeira pode apontar evidências mais tangíveis sobre o potencial de desenvolvimento de marinas.

- **Tarrafal, em Santiago**, com um grande potencial turístico, pode enfrentar competição de outras áreas. Tem uma profundidade média de cinco metros e comodidades portuárias básicas, e atende principalmente ao tráfego de barcos inter-ilhas. Tarrafal possui uma bela praia, vários hotéis de qualidade variada, alojamentos diversificados para visitantes, uma operação de mergulho e uma atração histórica notável. A introdução de uma marina, aliada a iniciativas de sensibilização comunitária e formação, poderia impulsionar ainda mais as suas já promissoras perspectivas turísticas. No entanto, um passo crucial é avaliar a capacidade de carga do destino para determinar a viabilidade de acomodar iates e construir uma marina funcional. Alternativamente, a cidade da Praia está bem equipada para acomodar frotas de iates de luxo. Atende a embarcações que atracam nas suas águas e aquelas que fazem uma paragem antes de seguir para as Caraíbas. O porto oferece instalações essenciais para abastecimento, reparações, ancoragem e relaxamento, além da proximidade a um aeroporto internacional com ligações a grandes cidades europeias. Capitalizar o potencial de Praia exigirá incentivos para promover o crescimento da sua indústria de serviços e desenvolvimento de comodidades turísticas adicionais direcionadas para um público de alto poder aquisitivo.

1.2.4

Melhorar a sustentabilidade da oferta turística existente

Para além da sua marca física nas paisagens costeiras de Cabo Verde, a predominância do turismo traduz-se em emissões substanciais, consumo de recursos e geração de resíduos, embora não proporcionais ao seu peso económico. Antes da COVID-19, o subsetor do alojamento e restauração era responsável (direta e indiretamente) por cerca de 7 por cento das emissões de gases com efeito de estufa do país, 7 por cento do uso de energia e 6 por cento do uso de água. Ao incluir os “serviços de transporte,” o setor do turismo torna-se o principal contribuinte para as emissões de gases com efeito de estufa e para a procura de energia.⁷⁴ Em 2019, o alojamento e a restauração representaram cerca de 10 por cento dos resíduos de papel e cartão e 6 por cento dos resíduos de plástico. Quando considerados com os transportes, estes números foram mais significativos, em torno de 20 por cento e 15 por cento, respetivamente. Sendo a ilha com maior população, Santiago é a que mais gera resíduos, seguida de Boa Vista, São Vicente e Sal.⁷⁵ Embora o Sal gere apenas um terço do volume de resíduos de Santiago, tem a maior geração de resíduos *per capita*.⁷⁶ No Sal e na Boa Vista, os plásticos representam 14 por cento e 18 por cento dos resíduos gerados, respetivamente, um valor superior ao de todas as outras ilhas, exceto Santiago. O impacto ambiental do turismo diminuiu de 2019 para 2021 devido aos efeitos da COVID-19 nos programas de visita.⁷⁷ No entanto, com as chegadas de turistas em 2022 a excederem as de 2019, a contribuição ambiental do setor irá provavelmente regressar aos níveis anteriores à pandemia.⁷⁸

A importância crescente que os turistas dão à sustentabilidade representa uma oportunidade para Cabo Verde. Em linha com as preocupações crescentes sobre

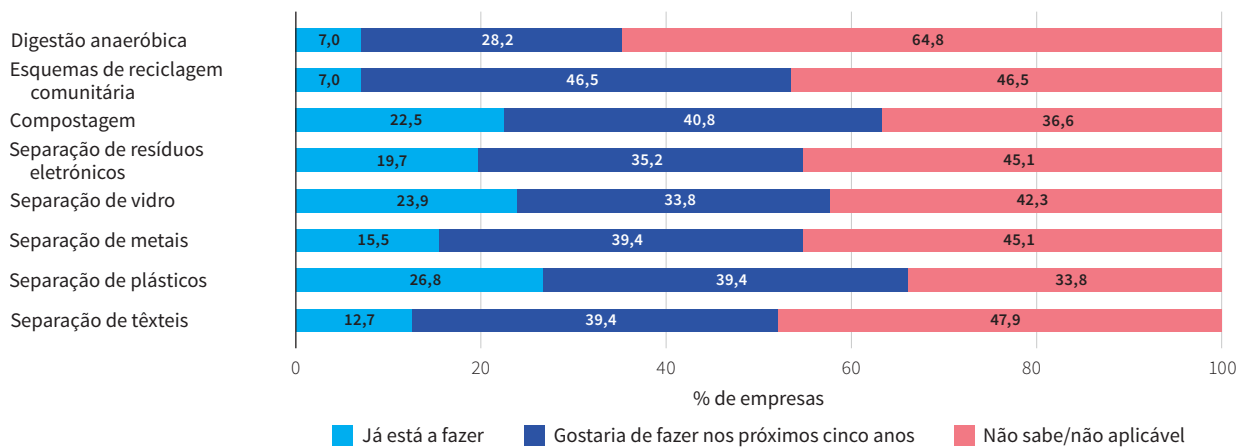
os impactos das alterações climáticas, os turistas baseiam cada vez mais as suas decisões de viagem na sustentabilidade. Em 2023, mais de três quartos dos turistas expressaram o desejo de viajar de forma mais sustentável durante o próximo ano, com quase metade disposta a pagar mais por opções de viagem com certificação sustentável.⁷⁹ Uma análise de mercado de 2021 para três pequenos estados insulares em desenvolvimento (PEID) identificou uma oportunidade de crescimento para Cabo Verde no segmento “eco-engajado” da Alemanha e do Reino Unido,⁸⁰ com quase metade dos turistas eco-engajados inquiridos indicando que provavelmente viajariam para o país. Estes turistas tomam decisões de viagem ambientalmente conscientes e quase 80 por cento deles procuram minimizar o seu impacto ambiental nos destinos através de medidas de reciclagem e reutilização. Além disso, este segmento, especialmente do Reino Unido (o maior mercado emissor de Cabo Verde), é um dos que gastam mais, de três segmentos identificados como fundamentais para Cabo Verde.

O governo está a integrar preocupações de sustentabilidade no planeamento e gestão do turismo. O pilar do turismo do PEDS II e os planos diretores de turismo a nível de cada ilha reconhecem a economia circular e a sustentabilidade como centrais para as suas iniciativas. O Plano Estratégico de *Marketing* Turístico apresenta a campanha “Seja Sustentável!,” iniciativa com foco no alinhamento da indústria com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e no desenvolvimento de uma certificação de turismo sustentável para Cabo Verde.⁸¹ O Plano Operacional do Turismo para 2022–26 descreve um modelo de desenvolvimento turístico que é sustentável, inclusivo e resiliente. A próxima⁸² iniciativa “*Tourism PACT*” entre a MTT e a *Cooperación Española*, irá proporcionar sensibilização, assistência técnica e formação em sustentabilidade para operadores turísticos, em particular micro, pequenas e médias empresas (MPMEs), nas ilhas do Sal e Boa Vista. Por último, o Instituto de Gestão da Qualidade e Propriedade Intelectual está a supervisionar a adoção de um Sistema Nacional de Certificação de Turismo Verde Sustentável para Destinos Turísticos, Provedores de Alojamento e Operadores Turísticos com base nos Padrões do Conselho Global de Turismo Sustentável.⁸³

Embora as empresas turísticas em Cabo Verde demonstrem que estão crescentemente comprometidas com a sustentabilidade, a maioria das iniciativas permanece numa fase embrionária com escala limitada. Cerca de 20 por cento das empresas de turismo adotaram algumas medidas de sustentabilidade e economia circular,⁸⁴ geralmente motivadas principalmente pelo compromisso dos seus proprietários com a sustentabilidade e/ou eficiências operacionais. Há interesse significativo na implementação de medidas adicionais. A separação de plásticos e vidros é o esforço mais comum existente, com interesses futuros incluindo compostagem, esquemas comunitários de reciclagem e separação de fluxos de resíduos. Em termos de redução de resíduos, ações como a utilização de recipientes e produtos de higiene reutilizáveis e talheres descartáveis alternativos são as mais comuns, havendo interesse futuro na adoção de garrafas de bebidas reutilizáveis, seguidas da instalação de grandes dispensadores de produtos de higiene pessoal. No entanto, estas iniciativas são fragmentadas e de pequeno alcance, sendo que poucos operadores formalizaram o seu compromisso através da alteração das políticas empresariais ou da obtenção de uma forma de certificação.⁸⁵

FIGURA 1.7

Avanços do setor privado e interesse de investimento na economia circular

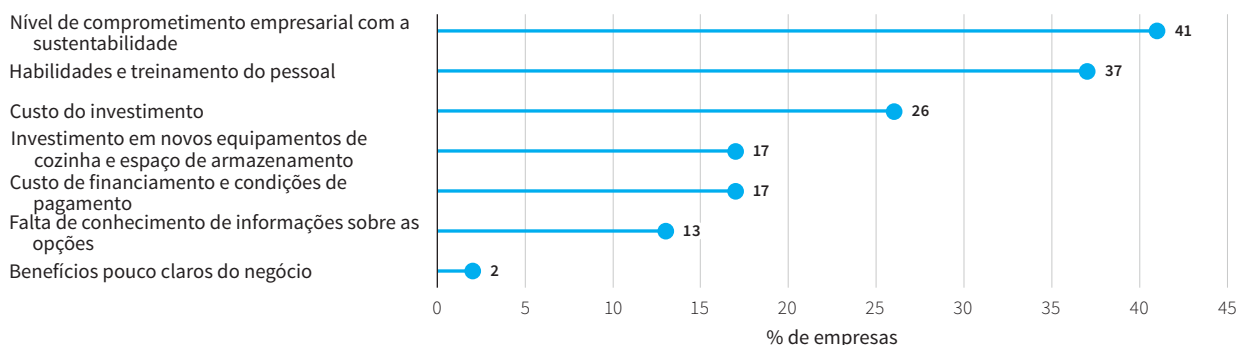


Fonte: World Bank (no prelo).

As barreiras mais significativas à adoção mais generalizada de práticas sustentáveis e/ou circulares no setor do turismo de Cabo Verde são o acesso ao financiamento, o abastecimento local e as instalações de resíduos a nível de cada ilha (figuras 1.8 e 1.9). Um desafio significativo na gestão de resíduos reside no interesse limitado das empresas de turismo na utilização de alternativas ao plástico,

FIGURA 1.8

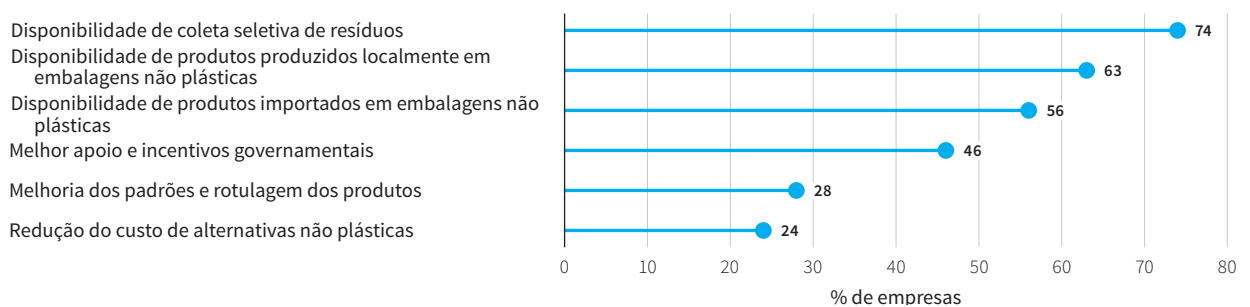
Principais barreiras ao nível da empresa para adotar práticas circulares



Fonte: World Bank (no prelo).

FIGURA 1.9

Principais barreiras a nível económico para adotar práticas circulares



Fonte: World Bank (no prelo).

em grande parte devido a uma oferta local escassa e de baixa qualidade, deixando como única alternativa a utilização de importações caras. Além disso, instalações de recolha, separação e tratamento insuficientes e fragmentadas, especialmente em Santiago, Sal, Boa Vista, São Vicente e Santo Antão, limitam a eficácia de quaisquer esforços a nível empresarial. A adoção de iniciativas circulares de custos mais elevados é limitada principalmente pelos desafios de financiamento, uma vez que as empresas de turismo ainda estão a recuperar do choque económico da COVID-19, tornando o investimento em iniciativas de sustentabilidade uma prioridade menor a curto prazo.

A priorização de áreas-chave para a integração de práticas mais sustentáveis em Cabo Verde pode basear-se nas iniciativas existentes, nos constrangimentos e no interesse do setor privado (quadro 1.1; quadro 1.2 mostra duas oportunidades de investimento identificadas na gestão de resíduos e na redução de resíduos: uma especificamente para o Sal e outra com potencial para beneficiar todas as ilhas). Uma oportunidade significativa de investimento reside no reforço dos sistemas integrados de recolha e gestão de resíduos a nível comunitário, especialmente em Santiago, Sal, Boa Vista, São Vicente e Santo Antão. Em termos de circularidade, as oportunidades identificadas incluem a exportação de materiais recicláveis recuperados; a utilização de compostos para apoiar a produção local de alimentos; a fabricação de plásticos reciclados para embalagens, materiais de construção, utensílios domésticos e artigos para presentes; o desenvolvimento do fornecimento local de alternativas ao plástico; e a implementação de logística reversa para embalagens reutilizáveis utilizadas para produtos alimentares e bebidas. A integração de mais medidas de economia circular ao nível das empresas exige a criação de financiamento centrado na sustentabilidade no âmbito dos mecanismos existentes do setor privado; a incorporação da sustentabilidade nas ferramentas de planeamento do turismo com aplicação reforçada; e o apoio à implementação eficaz do Sistema de Certificação de Turismo Verde Sustentável. Além disso, é crucial reavaliar o mix tecnológico no mercado para incluir alternativas economicamente mais viáveis, garantindo que as empresas possam participar ativamente na economia circular. As iniciativas existentes de turismo sustentável público-privado, como o PACTO para o Turismo, podem servir como importantes impulsionadores da implementação destes esforços.

QUADRO 1.1

Resumo das principais oportunidades de economia circular para negócios de alojamento

Categoria	Medida	Tamanho do mercado (US\$)
Lixo sólido	Separação de resíduos na fonte	1.020.000
	Compostagem em recipiente	20.500.000
	Biodigestores	200.000
Alternativas de plásticos descartáveis	Grandes dispensadores de água	1.400.000
	Palhinhas de papel	7.000
	Artigos de higiene de hotel recarregáveis	200.000

Fonte: World Bank (no prelo).

QUADRO 1.2

Oportunidades de investimento em economia circular na gestão de resíduos e na redução de resíduos

OPORTUNIDADE 1. Gestão integrada de resíduos no Sal	OPORTUNIDADE 2. Alternativas de plásticos descartáveis e logística reversa
<p>Contexto:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Tem a maior geração de resíduos <i>per capita</i> em Cabo Verde → Existe apenas uma lixeira ativa → Carece de processos para classificação, compactação ou cobertura de resíduos 	<p>Contexto:</p> <ul style="list-style-type: none"> → A futura proibição de certos plásticos descartáveis, como garrafas de água de 0,5 litros, terá impacto nos produtores → Os processos de produção exigirão mudanças → Esta mudança regulamentar abre oportunidades para aumentar a produção de garrafas maiores de 19 litros e investir em logística reversa e pré-processamento para reciclagem
<p>Objetivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Desviar 40% de metal, vidro, papel, papelão e plásticos dos aterros sanitários até 2035 → Implementar separação de resíduos na fonte → Alcançar uma taxa de compostagem de 25% de resíduos orgânicos até 2035 → Criar um centro educacional 	<p>Objetivos.</p> <ul style="list-style-type: none"> → Substituir até 45% da procura total do mercado por alternativas à água engarrafada com menos de 0,5 litros → Implementar um processo para garantir que 100% das garrafas de 19 litros usadas sejam recicladas ou processadas para reciclagem até 2035 → Alcançar uma taxa de recolha de 60% no mercado de garrafas de refrigeradores de água de 19 litros
<p>Resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Criação de novos empregos → Melhor saúde e redução da poluição → Melhor competitividade do turismo 	<p>Resultados:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Criação de novos empregos → Substituição de importação → Redução da poluição do plástico (incluindo poluição marinha) através do desvio de resíduos para fora dos aterros
<p>Fluxos de receita esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Tarifas de hotéis e estabelecimentos comerciais → Receita proveniente da venda de materiais recuperados (por exemplo, vidro, plástico) → Lucros com a venda de compostos produzidos a partir de resíduos orgânicos 	<p>Fluxos de receita esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Exportação de tereftalato de polietileno reciclado, alavancando o seu atual preço de mercado → Lucro com a revenda de garrafas de água de 19 litros

1.3**Recomendações**

A análise de nichos novos e de alto potencial indica um potencial significativo de crescimento nos três novos segmentos de mercado identificados, especialmente quando combinados com melhorias nas práticas de sustentabilidade e economia circular nas ofertas existentes. No entanto, ao avaliar as oportunidades de investimento privado e o potencial de crescimento, fica claro que o setor do iatismo se destaca como o mais promissor. Por conseguinte, o relatório recomenda dar prioridade aos investimentos no setor do iatismo, incluindo os seus nichos identificados, e também a orientação de recursos para iniciativas selecionadas de economia circular.

Cabo Verde tem todos os elementos essenciais para se tornar um **destino turístico de iatismo de primeira linha**. As suas vantagens geográficas distintas, o compromisso com o desenvolvimento e as ofertas atraentes das ilhas tornam-no uma escolha atraente para os entusiastas do iatismo. Investimentos estratégicos, práticas sustentáveis e medidas proativas podem permitir a Cabo Verde concretizar plenamente o seu potencial e solidificar a sua posição como centro de turismo de iates muito procurado na região do Atlântico.

Dado que a sustentabilidade já é uma prioridade na política e no planeamento, e dada a vontade geral do setor privado, embora dispondo de recursos limitados, os esforços para **aumentar a sustentabilidade da oferta existente** devem centrar-se na aplicação das disposições existentes e na prestação de assistência financeira e técnica a nível empresarial para a adoção e certificação de práticas de sustentabilidade. Os investimentos em infraestruturas e serviços a nível das ilhas para a gestão de resíduos sólidos, juntamente com a sua governação partilhada, serão críticos nas ilhas com maior turismo e produção de resíduos. Permitir a disponibilidade local de alternativas de alta qualidade aos plásticos descartáveis pode ser uma estratégia particularmente eficaz de redução de resíduos.

Sendo um segmento emergente, o desenvolvimento eficaz do **turismo criativo e cultural** exige ênfase inicial no planeamento estratégico. Este planeamento deve basear-se numa coordenação reforçada entre os setores do turismo e da cultura e incentivar o diálogo público-privado. As ações de curto prazo devem dar prioridade ao aumento da disponibilidade de dados, incluindo a intensificação das iniciativas de formalização em curso no setor cultural, para aumentar a consciência do seu potencial para o turismo e a criação de valor. Posteriormente, estes esforços de planeamento podem servir de base ao financiamento e à capacitação para o desenvolvimento de produtos do turismo criativo e cultural.

No caso do **turismo nómada digital**, que está a ser reavaliado, o desenvolvimento eficaz depende da definição clara de objetivos e metas estratégicos e do aperfeiçoamento da conceção do programa. O reforço do valor potencial do segmento exigirá uma coordenação mais estreita com o setor privado, particularmente aqueles que operam nos espaços de *coworking* e inovação. O alinhamento com as iniciativas mais amplas de desenvolvimento digital do país também pode abrir oportunidades para atrair nómadas digitais de elevado valor. O compromisso do governo com um programa promocional melhorado será fundamental para o sucesso do programa.

O quadro 1.3 descreve as ações recomendadas para alavancar os três segmentos de mercado identificados, bem como ações para aumentar a sustentabilidade da oferta turística.

QUADRO 1.3

Resumo das recomendações de turismo

Objetivo	Recomendações	Entidade Responsável	Prazo
IATISMO			
Atualizar as infraestruturas existentes para responder à crescente procura, com foco em São Vicente e Sal.	<ul style="list-style-type: none"> → Implementar regulamentos sobre águas residuais e esgotos para portos e marinas. → Ilha do Sal: Realizar um estudo de viabilidade abrangente para uma nova marina na ilha, considerando fatores ambientais, de engenharia e de mercado. Implantar uma boia de cortesia no cais existente de Santa Maria. Expandir os serviços de reparação para reduzir a dependência do Mindelo para reparações. → Ilha de São Vicente: Melhorar a Marina do Mindelo com quebra-mar, melhores serviços e <i>Travellift</i>. 	MTT, MM, Enapor	Curto a médio prazo
Melhorar e simplificar as políticas relacionadas com o iatismo.	<ul style="list-style-type: none"> → Definir políticas para embarcações estrangeiras de propriedade privada, de acordo com os regulamentos e diretrizes existentes para movimentação e responsabilização de embarcações. → Refinar os regulamentos para clarificar as operações dos navios fretados. → Rever e considerar estender os períodos de afretamento. → Desenvolver protocolos de fiscalização para gestão de naufrágios e regulamentação de segurança. → Criar um portal <i>online</i> centralizado para procedimentos e pagamentos simplificados. 	MTT, MM, IMP	Curto prazo
Construir parcerias mais fortes entre os setores público e privado.	<ul style="list-style-type: none"> → Rever e documentar o papel e as responsabilidades do governo na entrada, licenciamento e registo de navios fretados e de uso privado. → Estabelecer um conselho dedicado à navegação recreativa para orientar os esforços locais de defesa do turismo marítimo e de iates. 	MTT, MM, setor privado	Curto prazo
Investir em <i>marketing</i> direcionado para o iatismo.	<ul style="list-style-type: none"> → Lançar uma campanha colaborativa de navegação e iatismo. → Investir na participação—e eventualmente no patrocínio—dos principais fretamentos e <i>shows</i> náuticos 	MTT, MM, ITCV	Médio prazo
SUSTENTABILIDADE E CIRCULARIDADE NO TURISMO			
Estabelecer infraestruturas, serviços e bens adequados.	<ul style="list-style-type: none"> → Desenvolver sistemas integrados de recolha e gestão de resíduos com o setor público, privado e terciário em Santiago, Sal e São Vicente, tendo o Sal como prioridade. → Investir/facilitar o reforço da oferta local (qualidade e quantidade) de alternativas aos plásticos de uso único, incluindo no comércio a grosso. 	MAA, MTT, municípios, setor privado	Curto/médio prazo
Fornecer apoio direto às empresas.	<ul style="list-style-type: none"> → Criar janelas personalizadas de financiamento e assistência técnica no âmbito da Pró-Capital, Pró-Garante e FSST para permitir a implementação de práticas de sustentabilidade/circularidade a nível empresarial. → Apoiar a implementação do Sistema de Certificação de Turismo Verde Sustentável, por exemplo, estabelecendo o registo, facultando financiamento e assistência técnica para apoiar as pequenas empresas no investimento para atingir as exigências. 	MTT, Pró-Capital, Pró-Garante	Curto prazo
Melhorar a política e o planeamento.	<ul style="list-style-type: none"> → Estabelecer incentivos/subsídios fiscais para incentivar a adoção de práticas e facilitar a importação de tecnologia, equipamentos e alternativas não disponíveis localmente → Reforçar a aplicação de considerações de sustentabilidade nos mecanismos de planeamento do turismo (por exemplo, <i>Zonas de Desenvolvimento de Turismo Integrado</i>). 	MF, MTT	Curto prazo
		MTT, ITCV, MIOth, IGQPI, municípios	Médio prazo

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO 1.3

Resumo das recomendações de turismo (continuação)

Objetivo	Recomendações	Entidade Responsável	Prazo
TURISMO CRIATIVO E CULTURAL			
Melhorar o planeamento estratégico e a monitorização.	<ul style="list-style-type: none"> → Desenvolver uma estratégia nacional interministerial e um plano de ação para o desenvolvimento do turismo criativo e cultural, com base numa ampla consulta e no diálogo público-privado. → Reforçar a disponibilidade de dados (1) apoiando a formalização contínua dos setores criativo e cultural, (2) adaptando os inquéritos aos visitantes do turismo, (3) utilizando tecnologia digital para venda de bilhetes para eventos. 	MTT, MCIC, ITCV, setor privado	Curto prazo
Melhorar as competências e os conhecimentos especializados e reduzir a disparidade no acesso ao financiamento.	<ul style="list-style-type: none"> → Estabelecer mecanismos de financiamento para atividades de turismo cultural, incluindo janelas personalizadas no âmbito dos programas existentes (FSST, Pró-Empresa), acompanhados de capacitação técnica. → Desenvolver programas de treinamento/coaching para gestão de empresas criativas, gestão de eventos e profissões técnicas (engenheiros de som, técnicos de iluminação, etc.). 	MF, MCIC, MTT, FSST, ITCV, bancos comerciais	Curto prazo
		MF, MCIC, fornecedores de educação	Curto prazo
TURISMO NÓMADA DIGITAL			
Melhorar o planeamento estratégico e a monitorização.	<ul style="list-style-type: none"> → Redefinir os objectivos estratégicos do Programa de Trabalho Remoto, seus mercados-alvo e indicadores de sucesso, utilizando inteligência de mercado e em consulta com o sector privado, assegurando simultaneamente o alinhamento com os objectivos mais amplos do ecossistema digital e empresarial. → Explorar sinergias entre o programa de Trabalho Remoto e o Cabo Verde Digital para a promoção do ecossistema digital. 	MTT, ITCV, Cabo Verde Digital, private sector	Curto prazo
Apoiar o desenvolvimento de produtos	<ul style="list-style-type: none"> → Finalizar melhorias no <i>website</i> do Trabalho Remoto e ligá-lo diretamente às plataformas e recursos do setor privado para nómadas digitais no país (por exemplo, alojamento, recursos de <i>coworking</i>, serviços de saúde). → Revitalizar o conceito de Aldeias Nómadas Digitais, em colaboração com o setor privado local. 	MTT, ITCV, municipalities, private sector	Médio prazo
Realizar promoção.	<ul style="list-style-type: none"> → Desenvolver esforços promocionais direcionados e multifacetados com base nos mercados-alvo e nos principais impulsores da procura, incluindo o aumento da visibilidade nas plataformas de investigação dos nómadas digitais. 	ITCV, private sector	Médio prazo

Nota: Enapor = Empresa Nacional de Administração dos Portos; FSST = Fundo de Sustentabilidade Social para o Turismo; IGQPI = Instituto de Gestão da Qualidade e da Propriedade Intelectual; IMP = Instituto Marítimo Portuário; ITCV = Instituto do Turismo; MAA = Ministério da Agricultura e Ambiente; MCIC = Ministério da Cultura e das Indústrias Criativas; MF = Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial; MIOTh = Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação; MM = Ministério do Mar; MTT = Ministério do Turismo e Transportes.

*Para o curto prazo, um a dois anos. Para o médio prazo, três a cinco anos.

Notas

1. As reformas estruturais incluíram a instalação de uma democracia multipartidária, a indexação do escudo cabo-verdiano ao euro e a adesão à Organização Mundial do Comércio.
2. World Bank (2013). Ao abrigo da Lei do Investimento Externo n.º 89/IV/93, os dividendos e lucros provenientes de investimentos estrangeiros em Cabo Verde são isentos de impostos durante os primeiros cinco anos. Se estes lucros forem reinvestidos na mesma atividade económica, aplica-se a isenção fiscal. Após este período inicial de cinco anos, os dividendos e lucros estão sujeitos a uma taxa única de imposto de 10 por cento. Ao abrigo da Lei das Infraestruturas Turísticas n.º 55/VI/2004, os projetos de infraestruturas turísticas estão 100 por cento isentos de impostos durante os primeiros cinco anos. Após esse período, a taxa do imposto é fixada em 50 por cento.
3. World Bank (2013).
4. Ibid.
5. MF (2022).

6. World Bank Group (2023).
7. Os hotéis pertencentes exclusivamente a entidades nacionais são mais comuns nas ilhas de Santiago e Santo Antão.
8. INE (2023b). Em 2022, os mercados mais importantes foram o Reino Unido (31 por cento), Alemanha (11,5 por cento), Portugal (10,5 por cento) e Bélgica e Países Baixos (10,5 por cento).
9. World Bank (2022).
10. Embora os principais resorts e grossistas de importação estejam interessados em aumentar a sua aquisição de produtos frescos perecíveis de origem local, em parte devido aos elevados custos de importação, problemas de qualidade resultam na rejeição de cerca de 30 por cento da produção local (World Bank 2022). Consultar a secção de transporte e logística no capítulo 3 para análises adicionais das restrições de abastecimento local.
11. World Bank (2022). O Projeto de Desenvolvimento do Turismo Resiliente e da Economia Azul do World Bank visa um aumento de 15 por cento na despesa média diária dos turistas nas ilhas de Santiago, São Vicente, Santo Antão e Sal até 2027. Os inquéritos aos visitantes implementados em 2023 estão a recolher dados de base após a COVID 19.
12. Carling e Murray (2022). Incluindo Guiné-Bissau, Nigéria e Senegal. Uma pesquisa de 2022 na Boa Vista concluiu que 60 por cento dos residentes na ilha cresceram noutra local de Cabo Verde.
13. Carling e Murray (2022).
14. INE (2017).
15. Mundi Consulting e Quaternaire Portugal (2018).
16. Ibid.
17. World Bank (2023).
18. Por exemplo, em 2023, a cadeia de resorts predominante no país e o MTT assinaram um memorando de entendimento sobre “turismo para o desenvolvimento,” com foco na sustentabilidade ambiental.
19. Um segmento de mercado com potencial de crescimento é o de caminhadas, que integra elementos de natureza, rural e aventura, que foi recentemente estudado em profundidade (ATTA 2023).
20. Esta secção adota o termo “turismo criativo e cultural” para se referir ao turismo centrado no consumo de bens criativos e culturais, tais como espetáculos musicais, festivais, artes e artesanato.
21. O Plano Estratégico de Marketing do Turismo de Cabo Verde do ITCV (2021) destaca os produtos “aquáticos e náuticos” como prioridade para o desenvolvimento em Cabo Verde. O relatório abrange apenas o segmento de iatismo para limitar o âmbito, mas também para aproveitar o apoio anterior do World Bank ao mercado do iatismo, através do Projeto de Desenvolvimento do Turismo Resiliente e da Economia Azul.
22. As análises e recomendações para novos segmentos de mercado baseiam-se em pesquisas documentais, reuniões nos países realizadas em Maio, Junho e Setembro de 2023, e benchmarking com destinos comparativos/com iguais aspirações. As análises e recomendações sobre sustentabilidade baseiam-se numa avaliação da economia circular realizada durante 2023 com financiamento PROBLUE.
23. EY (2015).
24. Ibid.
25. UNCTAD (2022).
26. S4YE (2020). Por exemplo, Quênia e Etiópia.
27. S4YE (2020). Provavelmente, em parte, por ter uma proporção maior de jovens na população.
28. EY (2014). Dos quais aproximadamente 78 por cento eram criadores/artistas, 15 por cento eram técnicos e 7 por cento eram funcionários do local/gestão de eventos.
29. PNUD e UNESCO (2013).
30. NIQ (2021).
31. UNCTAD (2022).
32. S4YE (2020); UNCTAD (2015).
33. Praia e Cidade Velha foram designadas pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura como Cidade da Música e Património Mundial, respetivamente.
34. Só o Kriol Jazz Festival de 2023 atraiu cerca de 3.000 pessoas em três dias. Antes da pandemia da COVID-19, estimava-se que o evento atraísse até 2.000 pessoas por dia (ver www.kriol-jazzfestival.com/about.php?ll=en).
35. Os resorts com tudo incluído contratam músicos locais informalmente para atuações, que normalmente satisfazem os gostos da clientela internacional em vez de se concentrarem na música

- cabo-verdiana. Os festivais de música e eventos culturais, por outro lado, abrem vias para vivenciar tradições musicais locais mais autênticas.
36. Dos 35 países de rendimento baixo e médio inquiridos, mais de metade tinha mais mulheres do que homens a trabalhar em atividades culturais (S4YE 2020).
 37. WEF (2022). Cabo Verde ocupa o 104.º lugar entre 117 países neste indicador. A pontuação é ainda mais baixa num indicador semelhante que avalia os recursos naturais (1,1 em sete).
 38. Instituto do Turismo e THR Tourism Industry Advisors (2021).
 39. Por exemplo, o Fundo de Sustentabilidade Social para o Turismo tem dado financiamento para projetos culturais, mas numa base ad hoc. O World Bank tem apoiado uma plataforma piloto de diálogo público-privado local no Mindelo que reúne autoridades culturais e turísticas e intervenientes privados para o planeamento e gestão de destinos.
 40. O Projeto de Desenvolvimento do Turismo Resiliente e da Economia Azul do World Bank apoia o governo na revisão do seu inquérito aos visitantes de turismo para recolher dados mais individualizados e práticos.
 41. Dados sobre o número de transações em caixas eletrónicas num local durante o período de um festival, por exemplo, têm sido usados como proxy para medir o impacto da participação no evento (com base em entrevistas com organizadores do Kriol Jazz Festival).
 42. Sobre Departamento de Desporto, Artes e Cultura da África do Sul (ver <https://www.southafrican-cultural-observatory.org.za/>).
 43. MBO Partners (2023).
 44. Em 2023, 24 milhões de trabalhadores nos EUA, por exemplo, declararam que planeiam tornar-se nómadas digitais nos próximos dois a três anos, embora se espere que apenas 7 a 9 por cento deles realmente o façam (MBO Partners 2023).
 45. A Estónia cobra 80 euros por mais de 90 dias e 100 euros por um visto de nómada digital de um ano.
 46. Choudhury (2022). Vários países oferecem vistos “freelance” semelhantes para períodos de 2 a 3 anos (por exemplo, Alemanha).
 47. O mercado com mais dados é aqui utilizado como proxy, embora seja mais provável que o mercado nómada digital em Cabo Verde seja principalmente europeu.
 48. MBO Partners (2023).
 49. Turismo para o Desenvolvimento do World Bank (2021).
 50. Turismo para o Desenvolvimento do World Bank (2021); ATTA (2021); World Bank (2022).
 51. MBO Partners (2023).
 52. O fuso horário de Cabo Verde alinha-se bem com o horário comercial na Europa e em partes dos Estados Unidos, o maior mercado emissor.
 53. MBO Partners (2018); Turismo para o Desenvolvimento do World Bank (2021).
 54. Com base em dados de 25 de Setembro de 2023 do NomadList. O NomadList recolhe dados em tempo real sobre fatores de interesse para nómadas digitais, como custo de vida, clima, poder da comunidade de trabalhadores remotos, segurança e assim por diante, para milhares de cidades de modo a orientar os nómadas digitais na seleção de seus destinos. Praia e São Vicente são os únicos dois destinos cabo-verdianos referidos.
 55. Por exemplo, ver Askew (2023).
 56. Os candidatos devem apresentar prova de um saldo bancário médio mínimo nos seis meses anteriores de 1.500 euros para uma pessoa e 2.700 euros para uma família.
 57. <http://www.remoteworkingcaboverde.com/>.
 58. Estes planos não incluíam o desenvolvimento de novas infraestruturas ou espaços de coworking. Apesar disso, as iniciativas do governo para estimular essas comunidades parecem ter sido limitadas, mas ainda assim Mindelo e Tarrafal surgiram de facto como os locais com maiores concentrações de espaços de coworking.
 59. O objetivo do governo era processar os pedidos de visto no prazo de 15 dias, o que se revelou impossível.
 60. Wang e outros (2020).
 61. Torres (2023).
 62. Research and Markets (2023).
 63. Wealth X (2022).
 64. Trove (2023).
 65. Ibid.

66. Inicialmente lançada em resposta à crescente popularidade da Atlantic Race Cruising, esta rota via Cabo Verde estabeleceu-se como um rally independente, com identidade única própria. É considerada uma viagem mais relaxada e sociável em direção às Caraíbas.
67. Trove (2023).
68. IYC (2023).
69. Trove (2023).
70. Trove (2023).
71. Ibid.
72. A construção do Terminal de Cruzeiros de São Vicente, a ser concluída até 2026, deve reforçar a posição de Cabo Verde como destino de cruzeiros e a posição de São Vicente como o principal destino de turismo de iates no país.
73. As percepções foram recolhidas através de um inquérito a organizadores e participantes de rallies em 2023.
74. Os serviços de transporte representam cerca de 25 por cento das emissões de gases com efeito de estufa, 27 por cento da utilização de energia e 5 por cento da utilização de água.
75. Buro Happold (2023).
76. PROBLUE (2023).
77. Com a indústria e a construção a tornarem-se mais proeminentes em termos de emissões e utilização de recursos, e a administração pública a tornar-se um gerador de resíduos mais proeminente.
78. Buro Happold (2023).
79. Booking.com (2023).
80. O mercado-fonte sueco também está incluído. Os três PEID estudados foram Cabo Verde, Gâmbia e São Tomé e Príncipe.
81. TCV (2021).
82. Projeto Integrado de Sustentabilidade Económica, Social e Ambiental do Turismo nas Ilhas do Sal e Boa Vista.
83. Com o apoio do World Bank, do Fundo Mundial para o Meio Ambiente e do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.
84. Buro Happold (2023). Foi realizado um inquérito online a 71 empresas de turismo para avaliar as suas práticas de sustentabilidade atuais e previstas. A maioria destas empresas estava localizada no Sal (19 por cento), Santo Antão (17 por cento) e São Vicente (11 por cento). Contudo, os resultados não devem ser considerados representativos de Cabo Verde. Pouco menos de 20 por cento das empresas inquiridas indicaram envolver-se em um ou mais pilares de sustentabilidade e circularidade.
85. Buro Happold (2023). Para além das medidas relacionadas com os resíduos, as empresas turísticas estão interessadas em explorar fontes de energia renováveis, especialmente a solar fotovoltaica e a solar térmica, em grande parte devido aos elevados custos energéticos atuais. Contudo, o elevado investimento inicial e o acesso limitado ao financiamento são barreiras fundamentais (ver secção sobre energia no capítulo 3). As empresas também manifestaram interesse em adotar práticas de eficiência e reutilização da água. Apesar deste interesse, o fornecimento relativamente consistente das instalações de dessalinização tornou a conservação da água uma prioridade menor para a maioria das empresas, embora represente elevados custos financeiros e ambientais.

Referências

- Askw, Joshua. 2023. “‘People are Really Fired Up’: Digital Nomads Blamed for Portugal’s High Prices and Housing Crisis.” *Euronews Travel*, May 17, 2023. <https://www.euronews.com/travel/2023/05/12/proto-gentrifies-are-digital-nomads-ruining-portugal>.
- ATTA (Adventure Travel Trade Association). 2021. “Work and Wander: Meet Today’s Digital Nomads.” Monroe, WA. <https://learn.adventuretravel.biz/research/work-and-wander-meet-todays-digital-nomads>.
- ATTA (Adventure Travel Trade Association). 2023. “Hiking Market Research and Opportunities in Cabo Verde.” Monroe, WA. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099716108282331842/pdf/IDU0d3992f530d5d00499d0b1d40f0554734fa50.pdf>.
- Carling, J., and H. Murray. 2022. “Migration and Development Dynamics in Boa Vista, Cabo Verde.” MIGNEX Case Study Brief, Peace Research Institute, Oslo.
- Choudhury, Prithwiraj. 2022. “How ‘Digital Nomad’ Visas Can Boost Local Economies.” *Har-*

- vard Business Review*, December 21, 2022. <https://hbr.org/2022/05/how-digital-nomad-visas-can-boost-local-economies>.
- EY (Ernst & Young). 2014. "Creating Growth: Measuring Cultural and Creative Markets in the EU." EY, London. www.createingeurope.eu/en/wp-content/uploads/2014/11/study-full-en.pdf.
- EY (Ernst & Young). 2015. "Cultural Times. The First Global Map of Cultural and Creative Industries." EY, London. https://en.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/cultural_times_the_first_global_map_of_cultural_and_creative_industries.pdf.
- INE (Instituto Nacional de Estatística). 2017. "Anuário Estatístico de Cabo Verde 2016." INE, Praia. <https://ine.cv/wp-content/uploads/2017/12/aecv-2016-1.pdf>.
- INE (Instituto Nacional de Estatística). 2019. "Inquérito aos Gastos e Satisfação dos Turistas 2019." INE, Praia.
- INE (Instituto Nacional de Estatística). 2023. "Inquérito Anual às Empresas 2021." INE, Praia. <https://ine.cv/publicacoes/inquerito-anual-as-empresas-2021/>.
- ITCV (Instituto do Turismo de Cabo Verde). 2021. "Plano Estratégico de Marketing do Turismo de Cabo Verde." Commissioned by the ITCV to THR Tourism Industry Advisors, Barcelona.
- IYC (International Yacht Company). 2023. "Charter Market Report H1 2023 – Preview." IYC, Fort Lauderdale, FL. https://issuu.com/iycsuperyachts/docs/charter_market_report_june_2023_issuu.
- MBO Partners. 2023. "Digital Nomads: Nomadism Enters the Mainstream." State of Independence. <https://www.mbopartners.com/state-of-independence/digital-nomads/>.
- MF (Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial). 2022. "Ação de Controlo ao Fundo de Sustentabilidade Social Para o Turismo." MF, Praia.
- Mundi Consulting and Quaternaire Portugal. 2018. "Environment and Social Assessment Study of the Tourism Sector in Cape Verde." Mundi Consulting and Quaternaire Portugal, Lisboa and Matosinhos. <https://documents1.worldbank.org/curated/pt/642351559206824440/pdf/Environment-and-Social-Assessment-Study.pdf>.
- NIQ (NielsenIQ). 2021. "Small Island Developing States Travel Consumer Research: Cabo Verde." Chicago, IL.
- OS4YE (Solutions for Youth Employment). 2020. "Orange Economy: As a Driver of Jobs for Youth." Thematic Note Issue 1. <https://www.s4ye.org/sites/default/files/2020-09/Jobs%20in%20the%20Orange%20Economy.pdf>.
- Research and Markets. 2023. "Global Yacht Market: Analysis By Propulsion, By Category, By Type, By Length, By Region Size And Trends With Impact Of COVID-19 And Forecast up to 2026." Research and Markets, Dublin. <https://www.researchandmarkets.com/report/yacht#tag-pos-1>.
- Torres, Vanessa. 2023. "Yachting Industry Market Trends & 2023 Predictions." Galati Yacht Sales, January 18, 2023. <https://www.galatiyachts.com/yachting-news/yachting-industry-market-trends-2023-predictions/>.
- Trove. 2023. *Developing Yacht Tourism in Cabo Verde*. Trove, New York.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2022. "Creative Economy Offers Countries Path to Development, Says New UNCTAD Report." News. <https://unctad.org/news/creative-economy-offers-countries-path-development-says-new-unctad-report>.
- UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). 2022. "Creative Economy Offers Countries Path to Development, Says New UNCTAD Report." News. <https://unctad.org/news/creative-economy-offers-countries-path-development-says-new-unctad-report>.
- UNDP and UNESCO (United Nations Development Programme and United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization). 2013. *Creative Economy Report, 2013 Special Edition: Widening Local Development Pathways*. New York, NY and Paris: UNDP and UNESCO. <http://www.unesco.org/culture/pdf/creative-economy-report-2013.pdf>.
- Wang, B., D. Schlagwein, D. Cecez-Kecmanovic, and M. Cahalane., 2020. "Beyond the Factory Paradigm: Digital Nomadism and the Digital Future(s) of Knowledge Work Post-COVID-19." *Journal of the Association for Information Systems* 21(6): 1379–1401. <https://doi.org/10.17705/1jais.00641>.
- Wealth X. 2022. *World Ultra Wealth Report 2022*. Wealth X, New York. <https://wealthx.com/reports/world-ultra-wealth-report-2022>.
- World Bank. 2013. "Cape Verde: Evaluating Future Tourism Development Options: Is it Time to Abandon the All-Inclusive Resorts Model?" World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2021. "COVID-19 Responsive Destination Toolkit." World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2022. "Cabo Verde -: Resilient Tourism and Blue Economy Development in Cabo Verde Project." Project Appraisal Document 4788, World Bank, Washington, D.C. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/435251652557273534/cabo-verde-resilient-tourism-and-blue-economy-development-in-cabo-verde-project>.
- World Bank. 2023. "Cape Verde Circular Economy and Tourism Assessment." World Bank Group, Washington, D.C.
- World Bank. (Forthcoming). *Cabo Verde Tourism Circular Economy: Summary Diagnostic Report*.
- World Bank Group. 2023. "Cabo Verde Country Economic Memorandum: Sailing Rough Seas - Accelerating Growth and Fostering Resilience to Climate Change." World Bank Group, Washington, D.C.

2

ECONOMIA AZUL

2.1

Introdução

Tal como acontece com a maioria dos pequenos estados insulares em desenvolvimento (PEID), o setor das pescas em Cabo Verde desempenha um papel enorme no tecido social e na economia, por várias razões. Em primeiro lugar, o peixe fresco é a fonte mais importante de micronutrientes e a segunda fonte mais importante de proteína animal depois das aves, constituindo mais de 10 por cento da proteína animal consumida¹ a uma taxa de 10,3 quilogramas por ano.² Em segundo lugar, tendo em conta a informalidade nas cadeias de valor, estima-se que as pescas contribuam com 3,4 por cento para o PIB em 2019, um ligeiro aumento em relação aos quatro anos anteriores, que foi em média de 2,5 por cento.³ Terceiro, a pesca é uma fonte de rendimento e de subsistência tradicional tanto para homens como para mulheres. A pesca marítima a tempo inteiro representa cerca de 5,2 por cento da força de trabalho, representando cerca de 6.283 indivíduos.⁴ As mulheres desempenham papéis críticos e variados no setor das pescas, desde a pesca de subsistência até ao processamento e comércio, principalmente relacionados com a pesca de pequena escala. Estimativas recentes sugerem que as vendas de pescado em todas as ilhas e comunidades são geridas por aproximadamente 3.500 mulheres, estando a maior parte desta atividade localizada na Praia, na ilha de Santiago, e no Mindelo, na ilha de São Vicente.⁵

O oceano não só tem importância económica e social, mas também desempenham um papel vital na mitigação e adaptação às alterações climáticas. O país já está a sofrer os impactos das alterações climáticas, incluindo secas persistentes que sobrecarregam ainda mais os já limitados recursos de água doce. Além disso, a erosão costeira representa uma ameaça para as praias e infraestruturas que são cruciais para a indústria do turismo. A rica biodiversidade marinha em Cabo Verde pode estar em risco de eliminação ou deslocação devido aos efeitos das alterações climáticas. É amplamente reconhecido que as alterações climáticas terão impacto na temperatura da superfície do mar, na salinidade e nos níveis de oxigénio em todo o Oceano Atlântico tropical, causando alterações na disponibilidade dos recursos pesqueiros e na produtividade de certas espécies aquícolas, com implicações nas perspetivas a longo prazo do setor. Os impactos climáticos

provavelmente farão com que as populações de peixes se desloquem para latitudes mais altas ou águas mais profundas, afetando as pescas e a aquicultura em Cabo Verde. As alterações climáticas também resultarão provavelmente em fenómenos meteorológicos extremos mais graves e frequentes, colocando os equipamentos e infraestruturas de pesca e aquicultura em maior risco. Embora a União Europeia (UE) tenha apoiado a investigação científica nesta área, os possíveis impactos não foram contabilizados na gestão das pescas, criando incerteza e aumentando o risco de investimento.⁶

O governo deu prioridade à implementação de práticas sustentáveis de pesca e aquicultura, reconhecendo a sua importância para alcançar um crescimento sustentável e inclusivo. Todas as recentes políticas e estratégias nacionais destacam setores-chave como as pescas e a aquicultura, o ambiente marinho e costeiro, o transporte marítimo e os portos como oportunidades para reduzir a desigualdade regional, promover o crescimento sustentável e proteger os recursos marinhos. Cabo Verde tem feito esforços significativos para melhorar as instituições e implementar políticas de apoio ao setor das pescas e da aquicultura. No entanto, os desafios permanecem, especialmente no setor tradicional das pescas, que carece de dinamismo necessário para cumprir as ambiciosas metas de crescimento económico do governo.

2.2

Panorama atual do setor pesqueiro em Cabo Verde

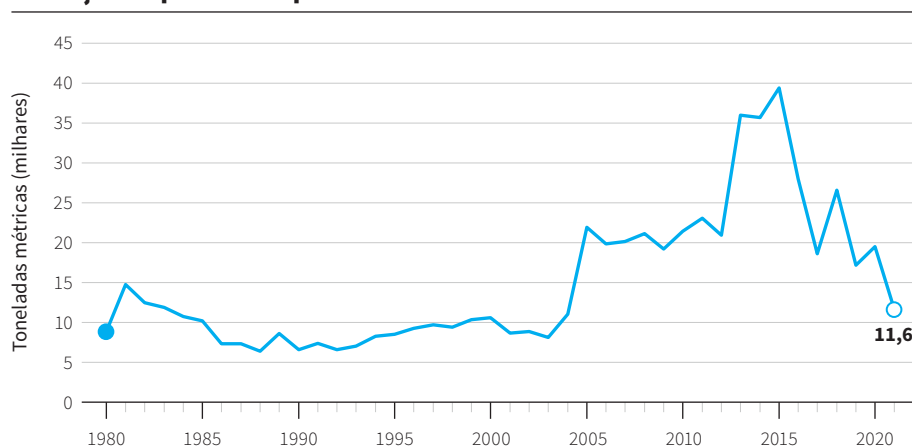
A pesca e o processamento de pescado desempenham um papel crucial na economia de Cabo Verde, representando o setor económico não-serviços mais importante do país e dominando o seu cabaz de exportações.⁷ Em 2021, os produtos da pesca processados e não processados representaram uma parte significativa das exportações do país, compreendendo 72 por cento e avaliados em 61 milhões de dólares.⁸ A última década assistiu a um aumento notável das exportações de peixe processado, passando de 44 por cento das exportações durante 2010–12 para mais de 60 por cento no final da década. Nos últimos 5 anos, o peixe processado teve um crescimento incrível.⁹ As exportações de produtos da pesca de Cabo Verde estão altamente concentradas em peixe congelado ou processado, com três produtos específicos contribuindo com mais de 60 por cento do valor total das exportações de mercadorias. O país depende fortemente de um pequeno número de empresas para exportar peixe processado, principalmente para Itália, Espanha e Estados Unidos.

O setor pesqueiro de Cabo Verde compreende três tipos distintos de frota: **artesanal, semi-industrial e industrial operada no estrangeiro.** A frota artesanal inclui 1.574 embarcações e 4.736 pescadores em mais de 103 locais de desembarque em todas as ilhas habitadas. Essas frotas contam com pequenas embarcações de madeira, de convés aberto, de 3,5 a 8 metros (m) de comprimento, movidas por motores de popa e, em alguns casos, remos e velas. O setor artesanal é significativo para os meios de subsistência e para o desembarque de peixe, representando 82 por cento dos empregos pesqueiros e, em 2011, era responsável por metade das capturas globais.¹⁰ No entanto, a expansão da pesca do atum pelas frotas semi-industriais e industriais reduziu a proporção da produção de produtos de

pesca pela frota artesanal sem afetar o montante global.¹¹ A frota semi-industrial nacional, composta por cerca de 119 embarcações de pesca e 1.035 armadores e tripulantes, opera a partir de 13 portos de pesca diferentes.¹² Estas embarcações têm em média 11 m de comprimento, estimando-se que algumas estejam inativas. Quatro embarcações de propriedade local têm mais de 20 m de comprimento e são classificadas como de escala industrial de acordo com o sistema de classificação do governo. Estas duas frotas nacionais são complementadas por vários navios de propriedade e operados por estrangeiros que pescam ao abrigo de acordos formais na zona económica exclusiva (ZEE) de Cabo Verde.¹³ As frotas artesanais e semi-industriais têm como alvo múltiplas espécies ao longo da costa e nas águas arquipelágicas, enquanto a frota industrial tem como alvo várias espécies de atum em toda a extensa ZEE de Cabo Verde.

Desde 2015, registou-se um declínio nas capturas totais, influenciado por uma combinação de fatores. Em 2015, as capturas totalizaram cerca de 39.393 toneladas, sendo que o atum representou cerca de 76 por cento deste volume. No entanto, em 2021, de acordo com a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura, a captura diminuiu significativamente para apenas 11.623. Apesar de um aumento nas capacidades da frota artesanal e semi-industrial—com as licenças artesanais a aumentar de 467 em 2016 para 1.082 em 2020, em parte devido à eliminação das taxas de licença pelo governo em resposta às dificuldades económicas causadas pela pandemia da COVID-19¹⁴—os desembarques artesanais diminuíram 5,7 por cento em 2020, representando 3.594,7 toneladas, ou 18 por cento da captura total. Por outro lado, os desembarques de navios semi-industriais e industriais aumentaram em 2020, atingindo 5.327,45 toneladas, ou um aumento de 2,9 por cento e 12,9 por cento, respetivamente, em comparação com 2019. No entanto, as capturas globais diminuíram novamente em 2021 (ver figura 2.1). O aumento da capacidade de pesca no setor artesanal sugere uma possível sobrepesca de espécies demersais em águas costeiras. Da mesma forma, os esforços excessivos de pesca entre as frotas industriais de atum no Oceano Atlântico podem estar a afetar a captura do atum nas águas de Cabo Verde. Esta tendência é preocupante tendo em conta o emprego no setor em todo o arquipélago. Estas diminuições podem ser

FIGURA 2.1
Produção de pesca de captura



Fonte: Baseado em dados da base de dados Open Data do World Bank.

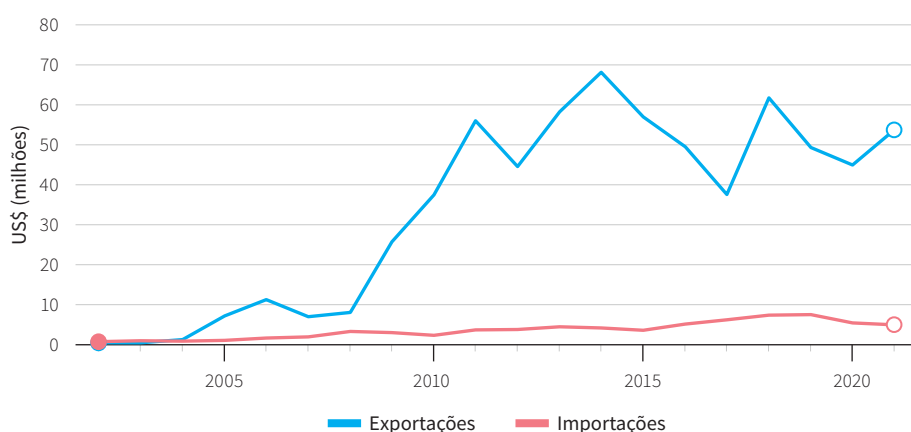
parcialmente atribuídas aos confinamentos e ao distanciamento social durante a pandemia que afetaram as atividades de pesca e transformação.¹⁵ Finalmente, as alterações climáticas também poderão agravar esta tendência, ao afetarem a biologia das populações de peixes-alvo.

O valor das exportações de produtos do mar não diminuiu tão drasticamente como as capturas globais, sugerindo que as exportações derivam principalmente de frotas semi-industriais e industriais e respondem principalmente à crescente procura de espécies pelágicas de pequeno e grande porte, como a cavala e o atum (ver figura 2.2). Em 2019, o valor dos 10 principais produtos do mar exportados foi de 35,3 milhões de dólares. Os volumes de importação têm sido consistentemente muito baixos, mas normalmente consistem em produtos processados de alto valor. Em 2019, as importações, avaliadas em 5 milhões de dólares, incluíram principalmente camarão congelado e filetes de peixe. Estas importações atendem às necessidades dos hotéis com tudo incluído e dos consumidores mais ricos que não conseguem adquirir localmente.¹⁶ Este cenário apresenta uma oportunidade de mercado potencial para produtores e comerciantes locais de produtos do mar.

O volume e o valor do pescado exportado de Cabo Verde superam consistentemente as capturas nas suas águas. A fábrica local de processamento e conservas, Frescomar, só pode operar eficientemente em plena capacidade, abastecendo-se não só da frota semi-industrial nacional e de navios estrangeiros, mas também de navios que pescam fora das águas de Cabo Verde.¹⁷ As exportações para a UE são permitidas apenas sob uma isenção temporária das regras de origem preferencial, que exigem que o peixe seja originário da ZEE cabo-verdiana. Devido a preocupações de que as regras de origem da UE pudessem não ser cumpridas pelos fornecedores estrangeiros da Frescomar, o governo solicitou que o peixe processado em Cabo Verde fosse reconhecido como de origem local, mesmo que capturado fora das águas locais. A expiração prevista da isenção e a incerteza da sua prorrogação representam uma ameaça ao principal mercado de exportação do principal produto de exportação de Cabo Verde.¹⁸

A procura interna de produtos do mar é significativa, especialmente nas principais áreas urbanas. Na Praia, onde vive quase 20 por cento da população, os

FIGURA 2.2
Valor do comércio de peixe e produtos pesqueiros



Fonte: Adaptado de FAO 2020a.

preços do peixe são muito mais elevados do que noutras comunidades. As cadeias de valor tradicionais e informais, uma vez desembarcadas, vêm frequentemente o peixe mudar de mãos várias vezes antes de chegar aos mercados locais de peixe direto ao consumidor. Como a procura parece exceder a oferta, há pouco incentivo para os pescadores ou comerciantes investirem em refrigeração porque podem vender as suas capturas. O porto de pesca da Praia e o mercado de peixe do Mindelo carecem de armazenamento refrigerado operacional, provocando condições sanitárias inadequadas que ficam aquém dos padrões de segurança alimentar. Uma cadeia de frio e armazenamento robustos minimizariam a perda de produtos, manteriam a qualidade, agregariam e cumpririam consistentemente os padrões de segurança e qualidade alimentar exigidos pelo turismo e pelos mercados internacionais.

O setor do turismo permanece uma oportunidade de mercado inexplorada para as pescas e aquacultura. Embora a maioria dos consumidores obtenha produtos do mar das pescas domésticas, os hotéis com tudo incluído geralmente adotam uma abordagem altamente cautelosa na obtenção de alimentos para evitar problemas como intoxicação alimentar e fornecimento inconsistente. Esta abordagem cautelosa reflete-se no facto de, em 2019, Cabo Verde ter importado quase 1,5 milhões de dólares em camarões/pré-cozidos congelados, 1,6 milhões de dólares em filetes de peixe congelado e quase 3 milhões de dólares em outros tipos de peixes e mariscos defumados e secos.¹⁹ Aumentar o nível de participação da produção local de peixe (pescado ou criado) no mercado turístico exigirá uma estratégia intersectorial que inclua a melhoria do manuseamento, armazenamento, agregação, processamento e transporte do pescado. Abordagens inovadoras também podem ajudar os pescadores a superar limitações nas cadeias de abastecimento. Uma abordagem potencial é um mercado virtual de leilão de peixe fresco onde os comerciantes licitam *online* pela captura ainda antes de chegar às instalações de desembarque designadas, semelhante ao modelo da Docapesca em Portugal. Com uma maior diligência, tal plataforma poderia ser combinada com incentivos para um manuseamento adequado do produto e certificação em pontos de descarga pré-designados²⁰.

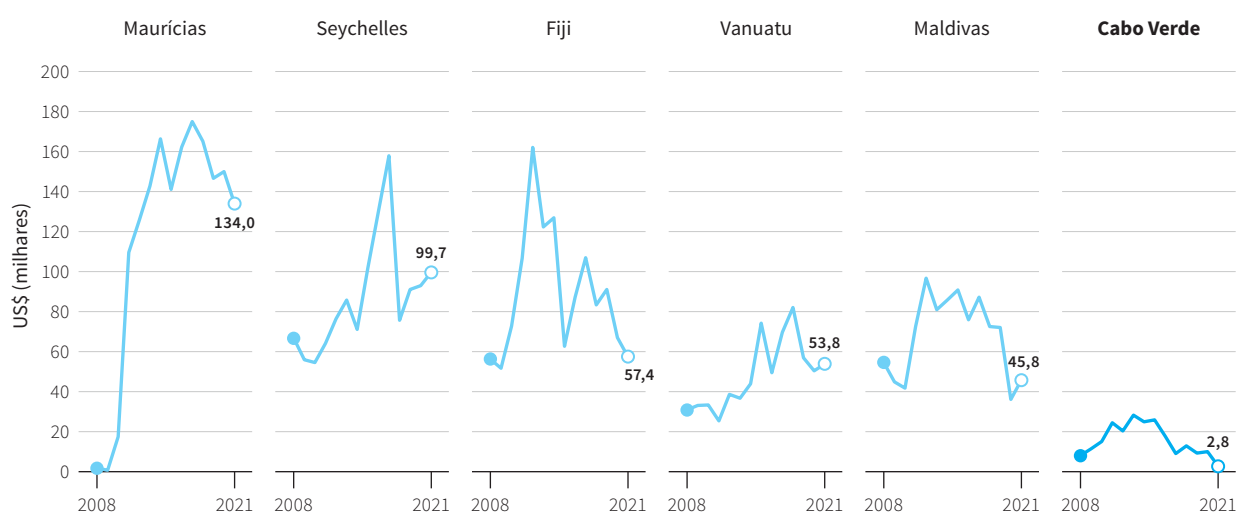
A distância de Cabo Verde dos grandes mercados, as barreiras logísticas e a ausência de economias de escala colocam-no em desvantagem competitiva no mercado global de produtos do mar. Apesar da sua vasta ZEE e da proximidade de abundantes *stocks* de atum, Cabo Verde enfrenta desafios na produção e exportação de volumes significativos de produtos do mar quando comparado com países maiores com *habitats* de peixes mais extensos. O número de espécies costeiras de elevado valor, como a lagosta, o polvo e as garoupas, é limitado, não só devido ao seu tamanho populacional inerentemente pequeno, mas também devido à pesca excessiva. Embora existam populações abundantes de espécies pelágicas valiosas, como o atum albacora, adequado para mercados frescos e congelados de maior valor, o potencial do mercado é prejudicado pela incapacidade de muitos pescadores e comerciantes de manterem a qualidade durante o trânsito dos locais de desembarque para os aeroportos e, em última análise, para mercados finais. Existem provas científicas da existência de unidades populacionais de lagosta, peixe e camarão em águas profundas potencialmente valiosas, mas a frota atual carece de equipamento e conhecimentos especializados para uma captura sustentável e seletiva.

Apesar dos investimentos limitados, Cabo Verde está a fazer esforços para competir no mercado global, particularmente em produtos de alto volume, como o atum enlatado. Inspirado pelo sucesso das Maldivas, Cabo Verde está a colaborar com o setor privado e organizações não governamentais para permitir que frotas de atum mais pequenas e ecológicas cheguem a mercados com elevados padrões ambientais. Investir no exigente processo necessário para que a pesca alcance a certificação ambiental de terceiros, como a do *Marine Stewardship Council*, pode proporcionar benefícios no mercado para além de uma maior estabilidade socioeconómica no setor das pescas. Este esforço pode elevar o perfil de Cabo Verde na indústria internacional de produtos do mar, assim como garantir acesso a novos mercados ambientalmente conscientes, como os do Reino Unido e do norte da Europa.²¹ Uma abordagem semelhante está a ser levada a cabo pela Sociedade Ultramarina de Conservas, uma empresa local de conservas de produtos do mar que opera em São Nicolau desde 1935. Com a sua reputação de quase 90 anos, a empresa está a concentrar-se com sucesso na significativa diáspora cabo-verdiana nos Estados Unidos ao promover a sua marca distinta e bem reconhecida.

À semelhança de outros países arquipelágicos tropicais, Cabo Verde está localizado perto do centro das zonas de pesca do atum, tornando-o um local atraente para investir no desembarque, processamento e conserva de atum. As principais empresas de atum, como a *Thai Union* nas Seychelles, o *Princess Group* nas Maurícias e a *Tri-Marine* nas Ilhas Salomão, fizeram investimentos significativos em instalações grandes e modernas nos principais PEID. Embora numa escala relativamente menor, o grupo Ubago seguiu este modelo em Cabo Verde (ver figura 2.3) ao adquirir e expandir a fábrica de processamento Frescomar, no Mindelo, São Vicente. Aproveitando o crescimento do seu negócio de conservas de atum, a Ubago diversificou os seus investimentos noutras atividades conexas, que incluem a produção de farinha e óleo de peixe, a supervisão dos complexos de de-

FIGURA 2.3

Valor total do atum, Cabo Verde e PEID pares



Fonte: Com base em dados do conjunto de dados FishStat.J da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura (FAO), <https://www.fao.org/fishery/en/statistics/software/fishstatj>.

Note: PEID = pequenos estados insulares em desenvolvimento. O gráfico tem como objetivo fornecer uma ideia das diferentes escalas de processamento de atum nos pequenos estados insulares em desenvolvimento, em vez de comparar precisamente a produção total de peixe ao longo do tempo.

sembarque de pescado no Mindelo e no Sal, como parte da gestão das suas concessões, e a operação da instalação de refrigeração e processamento da Antulo.

A implementação do quadro jurídico favorável de Cabo Verde para a gestão sustentável das pescas enfrenta alguns desafios.²² Nos últimos anos, Cabo Verde fez progressos significativos ao atualizar a legislação das pescas em 2022 e ao introduzir uma nova lei para regular a aquacultura em 2021. Estes esforços são apoiados por várias normas que abordam uma série de questões, desde inspeções de pesca e sistemas de monitorização de navios até ao licenciamento, taxas e estrutura das organizações de pescadores.²³ No entanto, tal como outros pequenos países arquipelágicos, Cabo Verde enfrenta desafios na utilização eficaz dos seus recursos públicos para recolher e analisar dados, monitorar os recursos pesqueiros, avaliar o tamanho das frotas e fazer cumprir os regulamentos da pesca. As dificuldades na monitorização, controlo e vigilância das frotas nacionais e estrangeiras estão a conduzir a atividades de pesca potencialmente não regulamentadas e à perda de receitas públicas.

A persistente informalidade no setor das pescas de Cabo Verde apresenta desafios à gestão, à prestação de serviços públicos eficazes, ao acesso ao financiamento e à geração de receitas. Apesar do Quinto Censo Geral das Pescas de 2021 indicar um nível moderado de cumprimento dos regulamentos relativos ao registo e licenciamento de navios e pescadores, não é claro como isto se traduz em práticas formais nos setores da pesca artesanal e semi-industrial. As entrevistas com os principais intervenientes revelaram que os navios semi-industriais escolhem frequentemente práticas informais, como o desembarque e a venda não regulamentados de peixe, para evitar a tributação. Esta informalidade dificulta a gestão eficaz das pescas e conduz a resultados negativos, incluindo a sobrepesca de espécies costeiras importantes e comercialmente importantes, principalmente por frotas artesanais e semi-industriais.²⁴ Consequentemente, isto leva à diminuição dos *stocks* de peixe, ao aumento dos preços e à segurança alimentar entre as pessoas mais pobres. A persistente sobre-exploração dos stocks de peixes não apenas reduz os rendimentos dos pescadores artesanais e outros envolvidos na cadeia de valor, que frequentemente estão entre os mais vulneráveis, mas também compromete a viabilidade económica de longo prazo do setor, o que aumenta os riscos de investimento e diminui o potencial de exportação.²⁵ Além disso, as unidades populacionais sobreexploradas podem tornar-se mais difíceis de reconstituir, especialmente face às alterações climáticas.²⁶

O regime de acesso aberto e a informalidade do considerável setor da pesca artesanal não só desempenham importantes papéis de proteção social e segurança alimentar, mas também apresentam desafios para o investimento privado. Com acesso aberto e pouco regulamentado, o investimento mais comum é na capacidade de pesca adicional. Embora isto possa levar a retornos a curto prazo, acelera o esgotamento dos recursos, o que não só tem consequências negativas a longo prazo para todo o setor, mas também corre o risco de deixar muitos pescadores artesanais na pobreza.

2.3

Aquacultura: um subsetor emergente e inexplorado que aguarda exploração

Apesar da significativa procura nacional e internacional de marisco, existem apenas duas instalações de aquacultura em Cabo Verde. A primeira é uma fazenda de camarão terrestre de propriedade local em São Vicente. Operacional, mas com dificuldades para atingir a capacidade total, esta fazenda enfrenta desafios com custos elevados, utilização de tecnologia avançada e uma fazenda de atum-rabilho de ciclo fechado que ainda não está em fase de produção. Em 2023, produziu quarenta toneladas de camarão, conseguindo vendê-lo para restaurantes e mercados locais em São Vicente, Boa Vista e ocasionalmente na Praia. A fazenda tem potencial para duplicar a sua produção, mas é dificultada pela falta de transporte e armazenamentos refrigerados fiáveis. Apesar do interesse dos compradores espanhóis, a empresa ainda não cumpriu os padrões de saneamento da UE para exportar e considera demasiado caras as taxas para instalações de refrigeração certificadas pela UE no porto de Mindelo. A segunda unidade, centrada no atum-rabilho do Atlântico, ainda está numa fase inicial de desenvolvimento. Cria em cativeiro um dos produtos mais valorizados no mercado internacional de *sashimi*. A unidade está a testar as suas capacidades elevando o *amberjack* (também conhecido como *longfin yellowtail* ou *kamachi*) até ao tamanho juvenil. A superação dos desafios tecnológicos relacionados com a reprodução e sobrevivência dos juvenis abrirá caminho para um cultivo mais eficiente do atum-rabilho até ao tamanho do mercado em instalações *offshore*, aproveitando a tecnologia e os métodos existentes. Estas unidades surgiram de iniciativas do setor privado, impulsionadas por empresários propensos ao risco, com esforços limitados de promoção de investimento por parte do governo.

As muitas perspetivas de expansão da aquacultura em Cabo Verde dão oportunidade ao governo de melhorar os programas destinados a estimular o empreendedorismo local e a atrair investimentos estrangeiros através de ordenamento, subsídios e assistência técnica. Uma análise recente mostrou que as áreas *offshore* de Cabo Verde possuem um potencial significativo para a aquacultura,²⁷ com 45 quilómetros quadrados (km) de área altamente adequada e 1.637 quilómetros quadrados de área adequada para a aquacultura. As ilhas da Boa Vista, Maio, São Vicente, Santo Antão, Sal e Santiago têm potencial para investimento privado em explorações *offshore*. Em contraste, o potencial terrestre é mais limitado, com apenas 1 quilómetro quadrado de área altamente adequada e 32 quilómetros quadrados classificados como adequados para o desenvolvimento da aquacultura, especialmente nas ilhas da Boa Vista, Maio, Sal e São Vicente.

O Decreto-Lei n.º 15/2021 estabelece um quadro jurídico abrangente para o setor da aquacultura em Cabo Verde. Define atividades e termos relacionados com o setor e estabelece diretrizes para licenciamento, requisitos de registo, padrões ambientais e regulamentos de saúde e segurança. Embora tenham sido dados passos iniciais para a implementação deste decreto, o desenvolvimento do setor da aquacultura tem sido impulsionado por indivíduos empreendedores que beneficiaram de ajuda ao desenvolvimento e de investimentos estrangeiros. O Instituto Marítimo (IMAR) está a procurar ativamente estabelecer uma unidade dedicada à investigação aplicada em aquacultura. Esta unidade tem como objetivo

prestar assistência técnica aos operadores aquícolas. No entanto, o seu progresso depende em grande parte da ajuda ao desenvolvimento.

As Ilhas Canárias, situadas a norte de Cabo Verde, enfrentaram desafios semelhantes e um crescimento limitado após a crise financeira de 2008. Em resposta, em 2018, o governo da região autónoma espanhola introduziu o Plano Regional de Desenvolvimento da Aquacultura. Este plano estabelece zonas, simplifica procedimentos regulatórios e especifica espécies aprovadas e métodos de cultivo. Trata-se de um instrumento dinâmico de gestão que permite a introdução de novas espécies e modificações aos procedimentos já aprovados. Além disso, centros de pesquisa estão a testar a viabilidade do cultivo de novas espécies de peixes e algas.

Para facilitar a capacidade do setor privado de tomar decisões informadas na indústria aquícola de Cabo Verde, há necessidade premente de aumentar a investigação aplicada. Esta investigação centrar-se-ia na geração de informações valiosas que orientarão as escolhas de investimento na aquacultura sob as condições oceânicas atuais e futuras, especialmente face às alterações climáticas. Existe ambiguidade relativamente às práticas mais adequadas para a aquacultura em Cabo Verde. Os diferentes tipos de aquacultura variam significativamente em termos de custos de produção, que dependem de fatores como as espécies produzidas e o tamanho e intensidade das operações. Por exemplo, as algas e os moluscos oferecem mais potencial de mercado do que os peixes ósseos, principalmente porque não necessitam de alimentação, reduzindo assim os custos dos fatores de produção e minimizando o risco de poluição. Além disso, faltam pesquisas sobre a viabilidade do cultivo de espécies autóctones ou introduzidas em Cabo Verde, bem como os riscos ecológicos da introdução de espécies potencialmente invasoras. Da mesma forma, dado que as alterações climáticas são suscetíveis de alterar as condições oceânicas, há necessidade de informações sobre como essas alterações podem afetar a viabilidade de diferentes espécies aquícolas. Esta informação é crucial, uma vez que a mudança de condições pode tornar algumas áreas em Cabo Verde mais adequadas para certas espécies, enquanto torna outras menos favoráveis.

O investimento na aquacultura em Cabo Verde enfrenta barreiras significativas relacionadas com limitações de capital humano e produção de equipamentos e material especializados. O país carece de um programa de formação dedicado a técnicos de aquacultura, apesar da recente criação da *Escola do Mar* (Emar), que se concentra na formação de uma mão-de-obra marítima qualificada. Consequentemente, o setor privado suportou todos os custos associados e teve de contar com conhecimentos especializados estrangeiros, complementando-os com formação no local de trabalho para o pessoal local. Da mesma forma, há escassez de fornecedores que possam fornecer equipamentos especializados essenciais, tais como instalações modernas para peixes ou alimentos processados para espécies específicas. As elevadas tarifas de importação agravam ainda mais as barreiras financeiras enfrentadas pelos potenciais investidores pioneiros na aquacultura.

Os setores das pescas e da aquacultura em Cabo Verde são significativamente prejudicados por inadequações no setor dos transportes e logística. Existe uma distribuição limitada e desigual de instalações de receção, locais de desembarque e instalações de refrigeração nas ilhas. Por exemplo, Santiago, onde vivem 35

por cento dos pescadores cabo-verdianos, tem apenas três máquinas de gelo, enquanto o Fogo, com quase 10 por cento dos pescadores, não tem nenhuma. Da mesma forma, Santiago tem uma instalação de desembarque, enquanto o Fogo não tem nenhuma. Esta falta de infraestruturas contribui para elevadas perdas pós-captura e prejudica a eficiência dos setores. Desde 2015, apenas uma empresa que cumpre as normas sanitárias da UE opera uma instalação de processamento e comercialização de atum no Porto Grande, no Mindelo, São Vicente. A instalação processa, congela e armazena lombos de atum e oferece serviços de armazenamento refrigerado a outros produtores que visam a UE, quando disponível.²⁸ O transporte marítimo inter-ilhas também impede o crescimento deste mercado. A natureza perecível dos produtos do mar, quer sejam cultivados ou capturados no estado selvagem, exige cadeias de frio e transporte fiáveis para aceder a mercados de alto valor, como supermercados na Praia, hotéis no Sal ou importadores na Europa. Esta condição exige investimento e inovação em logística para permitir que as empresas alcancem mercados maiores, indo além das cadeias de valor locais. Consultar a secção de transporte e logística no capítulo 3 para obter mais informações.

Evidências empíricas sugerem que os operadores privados enfrentam barreiras na obtenção de apoio financeiro para os seus negócios. Os bancos comerciais estão relutantes em investir no setor, resultando na falta de opções formais de crédito. Além disso, programas governamentais como a Pró-Garante, que dá crédito e garantias de crédito às empresas, são lentos no processamento dos pedidos, dificultando o acesso destas empresas ao financiamento que necessitam. Como resultado, empresas como a fazenda de camarão e a empresa familiar de comércio de produtos do mar Fresk d'Gustinh, tiveram de contar com financiamento de agências internacionais de desenvolvimento para estabelecer e expandir as suas operações.

2.4

Oportunidades

Seguem algumas das oportunidades de investimento no setor das pescas e da aquacultura de Cabo Verde.

2.4.1

Pesca de captura

Uma das principais oportunidades para permitir o investimento privado na pesca de captura em Cabo Verde é aumentar a produtividade da frota semi-industrial. Isto pode ser conseguido permitindo que alguns navios explorem peixes e crustáceos de águas profundas potencialmente subexplorados, mantendo ao mesmo tempo o controlo de acesso. No entanto, a exploração de unidades populacionais não avaliadas pode resultar em sobrepesca. Portanto, os esforços para apoiar a frota semi-industrial na captura e venda de peixes demersais e crustáceos de águas profundas devem ser feitos com cautela e com supervisão cuidadosa. No entanto, as unidades populacionais de águas profundas podem representar uma oportunidade importante para diversificar as atividades e receitas da pesca.

A pesca da lagosta rosa (*Palinurus charlestoni*) gerida de forma única em Cabo Verde poderia servir de modelo para a gestão de outros recursos pesqueiros. Ao contrário de outros produtos da pesca pouco regulamentados, a pesca da lagosta de profundidade em Cabo Verde está limitada a três navios semi-industriais, com um total admissível de captura (TAC) de 36 toneladas por ano, dividido igualmente entre estes três navios. Além disso, apenas as armadilhas seletivas são permitidas como arte de pesca. Embora esta abordagem de gestão baseada em quotas possa ser altamente eficaz na prevenção da sobreexploração e na promoção de métodos de pesca mais eficientes e seguros, ela requer um sólido apoio científico para estabelecer TACs precisos e um reporte minucioso dos desembarques. Tendências recentes indicam que a lagosta rosa parece estar sobreexplorada em áreas onde a pesca é concentrada, enquanto a subexploração pode estar a ocorrer em áreas de pesca mais remotas. Isto é evidente, uma vez que os navios consistentemente não conseguem atingir as suas quotas individuais, de acordo com os gestores do setor. Uma análise abrangente e uma avaliação atualizada dos *stocks* que considerem subpopulações em todo o arquipélago são urgentemente necessárias para determinar com precisão o nível de sobrepesca e considerar o potencial de expansão da pesca, alocando TACs por ilha para alcançar novos mercados de alto valor (incluindo hotéis no Sal).

Uma abordagem preventiva semelhante deveria ser aplicada a outros novos recursos em águas profundas. Esta abordagem envolveria limites rigorosos à capacidade de pesca, TAC fixados de forma conservadora, quotas individuais para cada navio e tipos de artes admissíveis. Dada a oceanografia de Cabo Verde, é provável que as unidades populacionais de águas profundas não estejam distribuídas de forma equitativa por todo o arquipélago e, portanto, os TAC por sub-região podem ser úteis para evitar esgotamentos localizados. Dado que isto representa uma evolução na gestão das pescas, a expansão para novas espécies deve ser faseada. Como primeiro passo, as avaliações dos *stocks* deveriam ser realizadas juntamente com projetos de investigação integrados, como o levado a cabo pela iniciativa de pesca costeira na pesca do camarão-soldado (*Plesionika edwardsii*). Por exemplo, um proprietário de navio baseado no Sal já tem como alvo esta unidade populacional. Embora haja pouco risco de sobrepesca com este nível de pesca, o quadro de gestão descrito anteriormente deve ser estabelecido para esta pesca, incluindo a monitorização regular, à medida que mais proprietários de navios se juntam. Esta abordagem também deve ser aplicada para testar vários tipos de artes, técnicas de pesca, cadeias de valor e aceitação no mercado para outras espécies.²⁹

A segunda oportunidade no setor das pescas é preencher a lacuna de abastecimento nas cadeias de valor nacionais através do processamento e comercialização modernos de produtos do mar. As cadeias tradicionais de abastecimento de produtos do mar, caracterizadas por processamento mínimo, armazenamento/refrigeração limitados e custos relacionados, elevada informalidade e logística deficiente, resultam frequentemente em quantidades insuficientes, qualidade inconsistente e fornecimentos não fiáveis.³⁰ A indústria do turismo e outros grandes compradores nacionais e internacionais exigem qualidade e volume consistentes, bem como o cumprimento de normas rigorosas de segurança alimentar. A adoção de abordagens intensivas em capital e conhecimento de logística, armazenamento, processamento, embalagem e distribuição de produtos do mar pode abrir mer-

cados de maior valor no setor do turismo, conduzindo a novas oportunidades de negócio e à criação de emprego na cadeia de valor. Fornecedores emergentes, como Fresk d’Gustinh, estão a impulsionar esta transformação nas cadeias de abastecimento locais, beneficiando os seus fornecedores e clientes (ver caixa 2.1).

Através de fortes parcerias comerciais com pescadores, os compradores e processadores podem promover práticas de pesca mais eficazes, seletivas e sustentáveis para capturas de maior valor. Isto pode ser alcançado através da combinação de regulamentações e medidas de execução mais rigorosas para garantir a sustentabilidade e resiliência a longo prazo da pesca de captura, com incentivos baseados no mercado para a pesca sustentável. Os compradores que dão prioridade à melhor qualidade podem incentivar melhorias nas normas ambientais e sociais, recompensando os pescadores com melhores preços e acordos de compra mais fiáveis. Para apoiar estas abordagens orientadas para o mercado, a transparência e a rastreabilidade são essenciais. A informação deve fluir sem problemas do navio de pesca para os segmentos de mercado que exigem normas específicas. Estabelecer uma maior formalidade e capacidade organizacional no setor das pescas é crucial para permitir a rastreabilidade e promover práticas sustentáveis.

A terceira oportunidade é construir uma marca única para Cabo Verde como país com um setor pesqueiro social e ambientalmente amigável para diferenciar o seu pescado dos produtos provenientes de grandes frotas industriais. A *Sociedade A Ultramarina de Conservas*, em funcionamento há décadas, já é bem conhecida na diáspora do país e tem como alvo a comunidade nos Estados Unidos. O governo poderia apoiar ainda mais estes esforços, patrocinando a participação da indústria em exposições internacionais de produtos do mar na América do Norte e na Europa. Poderia também investir em avaliações preliminares da sua pesca de atum e de pequenos pelágicos ao abrigo da norma do *Marine Stewardship Council* e/ou da norma do Comércio Justo para produtos socialmente re-

CAIXA 2.1

Uma história de sucesso do empreendedorismo feminino na economia azul

Em 2017, duas irmãs assumiram o negócio informal de comércio de pescado da mãe em São Nicolau, para ajudá-la a pagar dívidas. Uma irmã estudou administração e a outra engenharia mecânica, com planos de trabalhar no exterior e enviar dinheiro para casa. Em 2018, criaram uma empresa familiar de comércio e processamento de produtos do mar, chamada Fresk d’Gustinh, exibindo orgulhosamente o rosto de sua mãe como logotipo da empresa. Nesse ano, começaram a vender produtos do mar aos hotéis do Sal, a título experimental. Em 2019, tornaram-se o único fornecedor nacional de produtos do mar para o hotel Hilton e conquistaram vários clientes adicionais do setor hoteleiro. Quando a pandemia da COVID-19 se manifestou, 80 por cento das vendas de Fresk d’Gustinh eram para o setor do turismo. Este mercado entrou em colapso durante a pandemia, obrigando as irmãs a inovar. Experimentaram novas linhas de produtos para maximizar o rendimento de cada peixe adquirido e minimizar a dependência de qualquer espécie. Complementaram os filetes e bifes de alto valor com bolinhas de peixe, *nuggets* e hambúrgueres mais baratos, visando os retalhistas locais.

Mais recentemente, a empresa recebeu uma doação de 300.000 dólares do Centro de Comércio e Investimento da África Ocidental da Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional. Esta subvenção apoia uma expansão de 800.000 dólares das suas instalações de processamento na Praia para complementar as operações no Tarrafal de São Nicolau. Fresk d’Gustinh tem 36 funcionários e aspira expandir a sua força de trabalho para 69, sendo pelo menos metade composta por mulheres. A empresa hoje possui e opera três embarcações de pesca semi-industrial em São Nicolau, que ajudam a garantir um fornecimento constante de matérias-primas. Apesar dos desafios iniciais, restabeleceram relações com vários hotéis do Sal. Como resultado, parte do pescado vai diretamente de São Nicolau para os hotéis do Sal, enquanto o restante é processado e vendido através de retalhistas na Praia. Embora vejam um potencial de crescimento significativo no mercado interno, também estão a explorar oportunidades de exportação e a diversificar ainda mais a sua linha de produtos. No entanto, enfrentam desafios no acesso ao crédito dos bancos comerciais e através da Pró-Capital.

sponsáveis. Estas avaliações preliminares identificariam ações específicas que os setores público e privado devem desenvolver para cumprir esta norma. Estas certificações, amplamente reconhecidas e valorizadas pelos consumidores do Norte da Europa e por alguns retalhistas da América do Norte, poderão aumentar a atratividade do mercado. Embora a certificação seja um objetivo final, o processo proporciona invariavelmente informações valiosas aos funcionários públicos e à própria indústria sobre as medidas necessárias para melhorar a sustentabilidade da pesca. O progresso nestes esforços de melhoria da pesca também poderia atrair investimento, uma vez que a pesca sustentável tem maior probabilidade de gerar retornos mais estáveis e de longo prazo.

2.4.2

Aquacultura

A nível global, a aquacultura estabeleceu-se como uma componente importante para a geração de alimentos aquáticos (produtos do mar), impactando positivamente os meios de subsistência e a nutrição. Produz metade dos alimentos aquáticos do mundo e prevê-se que cresça mais 15 por cento até 2030, através do aumento da produtividade, da modernização, da intensificação e de uma adoção geográfica mais ampla.³¹ Políticas que simplifiquem o licenciamento e as concessões para áreas marinhas, esclareçam as implicações do ordenamento para a aquacultura, promovam as melhores práticas ambientais e adotem uma abordagem baseada no risco para a biossegurança podem apoiar a expansão da aquacultura sustentável.

Cabo Verde está dotado de condições favoráveis para a aquacultura marinha sustentável, mas é necessário fazer mais para reduzir os riscos, estimular o empreendedorismo e atrair o investimento privado. O planeamento e o ordenamento cuidadosos devem seguir as áreas identificadas adequadas para a aquacultura marinha e costeira, onde as condições físicas sejam favoráveis e os conflitos com outros utilizadores, como os pescadores ou o turismo, sejam minimizados. Tal planeamento também poderia levar à agregação de *start-ups* através de infraestruturas e outros investimentos públicos em locais onde múltiplas empresas poderiam tirar benefícios, gerando eficiências e economias de escala em torno da logística, refrigeração e outros serviços privados.

Os alimentos processados produzidos localmente—um *input* fundamental para as fazendas de peixe e de camarão—poderiam ser uma oportunidade potencial de negócio e ajudar na expansão do setor. Os alimentos processados representam um custo operacional significativo e um desafio para os operadores de aquacultura existentes e futuros. O facto de a Frescomar produzir alguma quantidade de farinha e óleo de peixe—dois ingredientes essenciais e dispendiosos na alimentação elaborada para peixes—poderia facilitar o estabelecimento de empresas de rações para peixes em Cabo Verde que poderiam crescer com o setor. Esta abordagem seria mais económica para os piscicultores locais do que importar rações elaboradas, que tendem a ser muito caras.

Espécies autóctones como o “olho-de-boi” (*Seriola sp.*) podem representar uma oportunidade significativa de aquacultura em Cabo Verde devido ao seu elevado valor e à reprodução bem-sucedida por Nortuna. As fazendas de “olho-de-boi” estão a tornar-se mais comuns noutras partes dos trópicos e a tecnologia está a tornar-se mais fiável. Outra espécie autóctone promissora é a dourada

(*Sparus aurata*), comumente cultivada. Poderão existir outros peixes ósseos ou invertebrados de alto valor que seriam boas espécies a serem cultivadas em Cabo Verde, mas subsistem numerosas questões técnicas relativamente à adequação das condições, às taxas potenciais de crescimento e à biossegurança. Outros países investiram em centros de investigação aquícola com financiamento público, em fazendas experimentais e até em incubadoras públicas que fornecem juvenis a explorações privadas de crescimento para facilitar o crescimento do setor. No entanto, o investimento público na produção juvenil não é praticável em Cabo Verde, dada a pequena dimensão do país e as restrições fiscais. Uma parceria público-privada (PPP) com a Nortuna ou outro investidor de uma fazenda de “olho-de-boi,” que possa vender os juvenis a outras explorações de crescimento, pode merecer uma análise mais aprofundada.

O IMAR está bem posicionado para gerar e disseminar informações técnicas através de pesquisa aplicada, ajudando a reduzir as incógnitas durante a fase inicial de qualquer fazenda, reduzindo assim custos e riscos. O IMAR tem o mandato e as instalações para realizar pesquisas aplicadas que possam identificar e resolver lacunas de conhecimento técnico e amplamente aplicável, como identificar as melhores espécies para crescer em condições locais e determinar que espécies locais comercialmente importantes, se as houver, poderiam ser reproduzidas com sucesso em cativeiro e cultivadas. A investigação deve também visar a potencial viabilidade da aquacultura sem alimentação para algas e moluscos, dado que os custos de arranque e de funcionamento destas espécies são geralmente significativamente mais baixos e podem ser iniciados com pequenos montantes de empréstimos no mercado local. Fazer com que o IMAR modele as condições ambientais futuras com as alterações climáticas também poderia gerar informações críticas para investidores e empresários da aquacultura. Estudos mais direcionados poderiam ser realizados em parceria com empresas privadas que pretendam estabelecer fazendas, incluindo estudos de crescimento e sobrevivência de formulações de rações para espécies específicas.

Poderia desenvolver-se uma força de trabalho qualificada para a aquicultura, através de uma educação prática e formação para apoiar uma indústria aquícola competitiva e sustentável. Também poderiam ser desenvolvidas competências e conhecimentos para empregos a montante e a jusante. As necessidades educativas prioritárias poderiam ser identificadas em estreita colaboração com empresas novas e existentes que pretendam estabelecer-se em Cabo Verde. Também poderiam ser desenvolvidos estágios e programas de formação no local de trabalho.

2.5

Recomendações

O quadro 2.1 descreve as ações recomendadas, categorizadas em quatro grupos de políticas. Estas ações visam resolver os constrangimentos e capitalizar as oportunidades potenciais nos setores das pescas e da aquacultura. As opções de políticas propostas destinam-se a criar um ambiente mais favorável ao crescimento sustentável nestes setores, proporcionando aos potenciais investidores um quadro claro e transparente em matéria de regulamentação e incentivos, bem como informações sobre a sustentabilidade a longo prazo do capital natural marinho e dos ecossistemas de que estes setores dependem.

O objetivo é incutir maior confiança na disponibilidade sustentada e na saúde dos recursos pesqueiros e aumentar o potencial de geração de maior valor na pesca de captura, reduzindo ao mesmo tempo os riscos para os empresários da aquicultura. As opções de política estão divididas nos seus calendários de implementação: prioridades de curto e médio prazo. As prioridades a curto prazo representam reformas mais urgentes e fundamentais que devem ser estabelecidas como prioritárias nos próximos dois a três anos. Em contrapartida, as prioridades de médio prazo são estratégias que podem ser implementadas nos próximos cinco anos.

QUADRO 2.1

Recomendações de política para promover investimentos sustentáveis nas pescas e na aquicultura

Objetivo	Recomendações	Entidade Responsável	Prazo
Mais e melhor ciência, análise e conhecimento técnico para a tomada de decisões sustentáveis em matéria de pesca e aquicultura por parte de intervenientes públicos e privados.	→ Realizar avaliações regulares dos <i>stocks</i> e utilizar os dados na gestão das pescas. Prioridades a médio prazo:	MM	Curto prazo
	→ Realizar e divulgar pesquisas que demonstrem os vários tipos de aquiculturas mais adequadas às condições oceânicas atuais e futuras de Cabo Verde sob as alterações climáticas.	MM	Curto prazo
	→ Identificar potenciais novas zonas de pesca em águas profundas, aproveitando os conhecimentos da iniciativa do camarão-soldado. Estabelecer zonas de pesca exploratórias com limites rigorosos de capacidade e controlos de esforço para evitar a sobrepesca.	IMAR	Médio prazo
	→ Realizar modelagens detalhadas em escalas temporais e espaciais práticas para compreender os prováveis impactos das alterações climáticas em zonas de pesca e áreas específicas em toda a zona económica exclusiva de Cabo Verde.	IMAR, instituições de pesquisa	Médio prazo
Melhor governação e gestão das pescas, incluindo a sua execução.	→ Investir na melhoria da gestão das pescas, começando pelo estabelecimento e aplicação dos totais admissíveis de capturas e outras ferramentas de gestão, utilizando uma abordagem preventiva baseada em dados históricos até que as avaliações dos <i>stocks</i> possam ser concluídas.	MM	Curto prazo
	→ Reforçar ou estabelecer sistemas de monitorização de navios e de notificação de capturas para navios semi-industriais nacionais e navios industriais de propriedade estrangeira.	MM	Curto prazo
	→ Limitar e impedir novos investimentos na capacidade de pesca das frotas semi-industriais e artesanais, congelando a emissão de novas licenças de pesca e de navios. Para a frota semi-industrial, considerar a introdução de quotas individuais para navios.	MM	Curto prazo
	→ Melhorar a estrutura organizacional e desenvolver capacidades nos setores artesanal e semi-industrial para operarem de forma mais eficaz como entidades comerciais/ com fins lucrativos, identificando oportunidades de mercado e desenvolvendo planos de negócios mais robustos. No setor artesanal, reforçar também a sua participação na co-gestão das pescas.	MM	Curto prazo
	→ Avançar no processo de formalização e vinculá-lo ao acesso a programas de financiamento, seguros e proteção social, especialmente para os pescadores artesanais.	MM, INPS	Médio prazo
	→ Desenvolver planos de reconstrução de <i>stocks</i> adequados e adaptados às condições locais no setor artesanal (por exemplo, encerramentos de áreas temporais).	MM, IMAR	Médio prazo

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO 2.1

Recomendações de política para promover investimentos sustentáveis nas pescas e na aquicultura (continuação)

Objetivo	Recomendações	Entidade Responsável	Prazo
Um esforço mais concertado para atrair investimento na aquicultura.	→ Considerar a formalização do ordenamento das áreas de aquicultura e explorar o potencial de agrupamento de infraestruturas públicas e outros incentivos para atrair investimento.	MM, MIOTH	Curto prazo
	→ Explorar como o <i>Instituto do Mar</i> pode alavancar uma parceria público-privada para estabelecer incubadoras, reduzindo assim os custos iniciais de novas empresas de aquicultura.	IMAR	Médio prazo
	→ Introduzir cursos relacionados com a aquicultura em universidades locais e como parte do programa de educação prática na <i>Escola do Mar</i> .	IMAR	Médio prazo
Iniciativas transversais.	→ Melhorar a disponibilidade de serviços financeiros, tais como produtos de crédito e seguros, visando os setores das pescas e da aquicultura, com uma condição estrita de operação formal e conformidade regulamentar.	MF, Pró-Empresa, Pró-Garante	Curto prazo
	→ Explorar oportunidades de mercado para as exportações existentes e potenciais de Cabo Verde. Investigar os requisitos para obter certificação internacional ou selos de aprovação, como o <i>Marine Stewardship Council</i> ou o <i>Fair Trade</i> , para a marca do país de origem.	IMAR	Médio prazo

Note: Emar = Escola do Mar; Imar = Instituto do Mar; INPS = Instituto Nacional de Previdência Social; MF = Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial; MIOTH = Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação; MM = Ministério do Mar.
*Para o curto prazo, de um a dois anos. Para o médio prazo, de três a cinco anos.

Notas

1. GNR (n.d.).
2. Nosso mundo em dados (2023).
3. Com base em dados do INE.
4. FAO (2020b).
5. Ibid.
6. O Serviço Comunitário de Informação sobre Investigação e Desenvolvimento da UE financiou extensas investigações sobre as alterações climáticas, incluindo sobre os efeitos da pesca intensiva e das atividades de desenvolvimento costeiro nos ecossistemas marinhos das regiões tropicais e do Atlântico Sul. (CORDIS 2019).
7. OCDE (2022).
8. FAO (2020b).
9. OEC (n.d.).
10. Ministério da Economia Marítima (2022); Imar (2021).
11. Ministério da Economia Marítima (2022).
12. Ibid.
13. MEP (2023).
14. Aquino (2023).
15. Globefish (2020^a).
16. Globefish (2020b).
17. A Frescomar gera a grande maioria das exportações da ilha e emprega aproximadamente 1.300 pessoas (845 mulheres), tornando-se um dos maiores empregadores do país.
18. Comissão Europeia (2021).
19. GlobeFish (2020b)
20. World Bank Group (2019).

21. Ver <https://www.msc.org/en-us/for-business/fisheries/why-get-certified>.
22. MEP (2023).
23. Ver Banco de dados FAOLEX em <https://www.fao.org/faolex/country-profiles/general-profile/see-more/>.
24. Ibid; Fortes e Haraldsson (2019).
25. Ibid.
26. World Bank (2019).
27. World Bank (2023).
28. Atlântico (2015).
30. World Bank Group (2023b).
31. FAO (2022).

Referências

- Aquino, Mateus L. 2023. “The Limits of the European Union’s Fisheries Agreements as Sustainable Development Instruments: The Case of Cabo Verde.” *Marine Policy* 148 (February).
- Atlântico. 2015. “Atunlo, con Capital Vigués, Inaugura Planta en Cabo Verde.” *Atlântico*, October 31, 2015. <https://www.atlantico.net/articulo/economia/atunlo-capital-vigues-inaugura-planta-cabo-verde/20151030124838498952.html>.
- CORDIS (Community Research and Development Information Service). 2019. “Tropical and South Atlantic Climate-Based Marine Ecosystem Predictions for Sustainable Management.” Project Information. Last modified November 14, 2023. <https://cordis.europa.eu/project/id/817578>.
- European Commission. 2021. “Commission Implementing Regulation (EU) 2021/966 of 11 June 2021 Granting Cabo Verde a Temporary Derogation from the Rules on Preferential Origin Laid Down in Delegated Regulation (EU) 2015/2446, in Respect of Prepared or Preserved Tuna Fillets, Prepared or Preserved Mackerel Fillets and Prepared or Preserved Frigate Tuna or Frigate Mackerel Fillets.” Official Journal of the European Union, Document 32021R0966. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32021R0966&from=EN>.
- FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations). 2020a. “Fishery and Aquaculture Country Profiles: Cabo Verde.” Fisheries and Aquaculture. <https://www.fao.org/fishery/en/facp/cpv?lang=en>.
- FAO. (Food and Agriculture Organization of the United Nations). 2022b. *The State of World Fisheries and Aquaculture: Towards Blue Transformation*. Rome: FAO. <https://www.fao.org/publications/home/fao-flagship-publications/the-state-of-world-fisheries-and-aquaculture/2022/en>.
- Fortes, Delvis, and Gunnar Haraldsson. 2019. “Assessment of Economic Viability of the Artisanal Fisheries in Cabo Verde: Recommendations for Improvement.” Final project paper. United Nations University - Fisheries Training Programme, Reykjavik.
- Globefish. 2020a. “Canned Tuna Demand Rising Amid COVID-19 Pandemic.” Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome. <https://www.fao.org/in-action/globefish/market-reports/resource-detail/en/c/1306841/>.
- Globefish. 2020b. “Cabo Verde: Market Profile.” Food and Agriculture Organization of the United Nations, Rome. <https://www.fao.org/3/cc5533en/cc5533en.pdf>.
- GNR (Global Nutrition Report). n.d. “Cabo Verde.” Country Nutrition Profiles. <https://global-nutritionreport.org/resources/nutrition-profiles/africa/western-africa/cabo-verde/>.
- Imar (*Instituto do Mar*). 2021. “V Recenseamento Geral das Pesca.” Imar, Mindelo.
- MEM (Ministério da Economia Marítima). 2022. “Plano de Gestão dos Recursos da Pesca 2019–2023.” MEM, Mindelo.
- MEP (MacAlister Elliott & Partners). 2023. “Report Updating the Potential of the Main Exploited Stocks in Relation to Fleet Conversion.” MEP, Lymington.
- OECD (Observatory of Economic Complexity). n.d. “Cape Verde.” Profiles. <https://oec.world/en/profile/country/cpv/?tradeScaleSelector1=tradeScale1&compareExports0=comparisonOption5>.
- OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). 2022. “Sustainable Ocean Economy Country Diagnostics of Cabo Verde.” OECD Publishing, Paris.
- World Bank. 2019. “Climate Change and Marine Fisheries in Africa: Addressing Vulnerability and Strengthening Adaptation Capacity.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2022. “Scale-Up of the Fishing Fleet of Camarão Soldado (Plesionika Edwardsii) in Cabo Verde.” Final Report. World Bank, Washington, D.C.
- World Bank. 2023. “Cabo Verde Aquaculture Atlas.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2019. “Local Sourcing in the Cabo Verde Tourism Food Supply Chain: Opportunities and Challenges.” World Bank Group, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2023. “Increasing Supply Chain Links in Cabo Verde’s Tourism Sector: Challenges, Opportunities, and Recommendations for Improving Food Supply Quantity, Quality, and Reliability.” World Bank Group, Washington, D.C.

3

SERVIÇOS DIGITAIS

3.1

Introdução

Cabo Verde está a fazer progressos significativos no seu percurso de transformação digital e tem um bom desempenho em comparação com os seus pares na África Ocidental. A digitalização da economia está a ganhar impulso à medida que mais empresas nacionais adotam soluções digitais. Esta mudança foi liderada por um número pequeno, mas crescente, de funcionários públicos, profissionais e empresários com experiência em tecnologia. No setor público, iniciativas ambiciosas e investimentos planeados estão a melhorar a governação e a prestação de serviços públicos. No setor privado, a modernização e a adoção de novas tecnologias e inovações digitais ajudam a criar empregos e fontes de rendimento, impulsionando a diversificação económica. Para uma análise abrangente dos potenciais dividendos digitais no país, consultar a *Atualização Económica de Cabo Verde de 2022 do World Bank focada nos dividendos digitais*.

Embora difícil de medir com precisão, o setor dos serviços digitais em Cabo Verde está a crescer—embora abaixo do seu potencial total. O país continua a subir nos principais índices internacionais—ocupando o primeiro lugar na África Ocidental e o quarto lugar na África Subsaariana no Índice de Inovação Global da Organização Mundial da Propriedade Intelectual de 2023.¹ No entanto, continua longe da fronteira global, ocupando a 91.^a posição em comparação com as Maurícias, o país africano mais bem classificado, na 57.^a posição. O setor das TIC contribui com cerca de 4 por cento para o PIB e apenas cerca de 2 a 3 por cento dos empregos formais. Esta estimativa é um desafio tendo em conta a prevalência de empregos de curto prazo, informais e do tipo “gig” comuns ao setor (ver também a secção sobre turismo neste capítulo, para mais informações sobre nómadas digitais). As exportações de serviços de TIC aumentaram em 2022, atingindo pouco mais de 10 milhões de dólares, o limite máximo de um aumento de três anos.² No entanto, os valores das exportações tinham diminuído antes da pandemia e a sua proporção no total das exportações de serviços diminuiu em 2022—realçando um desempenho relativo inferior e indicando um potencial de crescimento inexplorado.

Em 2023, o ecossistema de *start-ups* de Cabo Verde ficou em terceiro lugar entre os países da África Ocidental e continua a crescer.³ Isto é evidenciado pelos avanços que o GoCV tem feito para desenvolver o ecossistema digital através de iniciativas como o Cabo Verde Digital (CVD), um programa recentemente criado no âmbito do principal serviço de apoio às empresas públicas (Pró-Empresa), dedicado a organizar intervenções direcionadas a todo o espectro de desenvolvimento de *start-ups* de Cabo Verde. O CVD impulsiona o crescimento de empresas inovadoras, concentrando-se no desenvolvimento comunitário, treinamento e aceleração. O Cabo Verde Digital apoia ainda o desenvolvimento do empreendedorismo através de iniciativas como o “Bolsa Cabo Verde Digital,”⁴ um programa de pré-incubação de projetos de base tecnológica que já trabalhou com mais de 140 fundadores, 80 *startups* e investiu 125 milhões e ofereceu mais de 300 horas de *masterclasses*, e “Go Global,”⁵ um programa de desenvolvimento de mercado que facilita conexões de *start-ups* em mercados estrangeiros por meio de capacitação e participação em eventos internacionais de tecnologia. O apoio do CVD abrange *start-ups* em diversos setores, incluindo tecnologia financeira (*fintech*), *software as a service*, *e-commerce*, venda de bilhetes, entretenimento e serviços de entrega. Estas *start-ups* estão em diferentes estágios do seu ciclo de vida, desde entrada no mercado, desenvolvimento, expansão e solução de problemas. O apoio do CVD tem sido contínuo desde 2013.

No entanto, o país enfrenta desafios devido ao seu mercado pequeno e fragmentado, o que impede a expansão dos empresários e das jovens empresas. Existem apenas 38 *start-ups* cabo-verdianas listadas no *StartupBlink* e menos ainda—apenas 23—na *Crunchbase*, duas plataformas internacionais respeitadas que fornecem informações sobre empresas de tecnologia e conectam empreendedores a investidores globais. Para efeito de comparação, Belize, com apenas 80 por cento da população de Cabo Verde, tem 148 empresas tecnológicas cotadas na *Crunchbase*—demonstrando que as jovens empresas de Cabo Verde estão apenas a começar a emergir no ecossistema tecnológico global.

A maioria dos intervenientes de serviços digitais em Cabo Verde está baseada nas ilhas de Santiago e São Vicente, com muitos envolvidos em atividades relacionadas com serviços públicos. Segundo os últimos dados do governo, 54 por cento destas empresas estão localizadas em Santiago e 28 por cento em São Vicente.⁶ Estas empresas visam oportunidades em múltiplos setores, com sucesso notável na governação e administração eletrónica (governo eletrónico), tecnologia financeira (*fintech*) e serviços relacionados com o turismo. Embora o número de empresas classificadas como empresas de TIC tenha aumentado acentuadamente desde 2018, ainda representam uma pequena fração da economia total. A maioria destas empresas têm equipas pequenas, com as mulheres a representarem menos de 1 por cento dos líderes das empresas de TIC e apenas 2,56 por cento do total da população empregada nas empresas de TIC (quadro 3.1).

Cabo Verde está bem posicionado para alavancar e desenvolver ainda mais vantagens comparativas e competitivas no mercado regional de serviços digitais. Para começar, mais de dois terços da população são utilizadores da internet, mais do dobro da média em África e atrás apenas das Maurícias (figura 3.1). No início de 2023, o número de ligações móveis celulares ativas correspondia essencialmente à população total.⁷ Entretanto, dados das principais plataformas de redes sociais indicam que havia 264.000 utilizadores de redes sociais com 18 anos ou

QUADRO 3.1

Número de empresas de TIC, pessoas empregadas e receitas totais, 2021

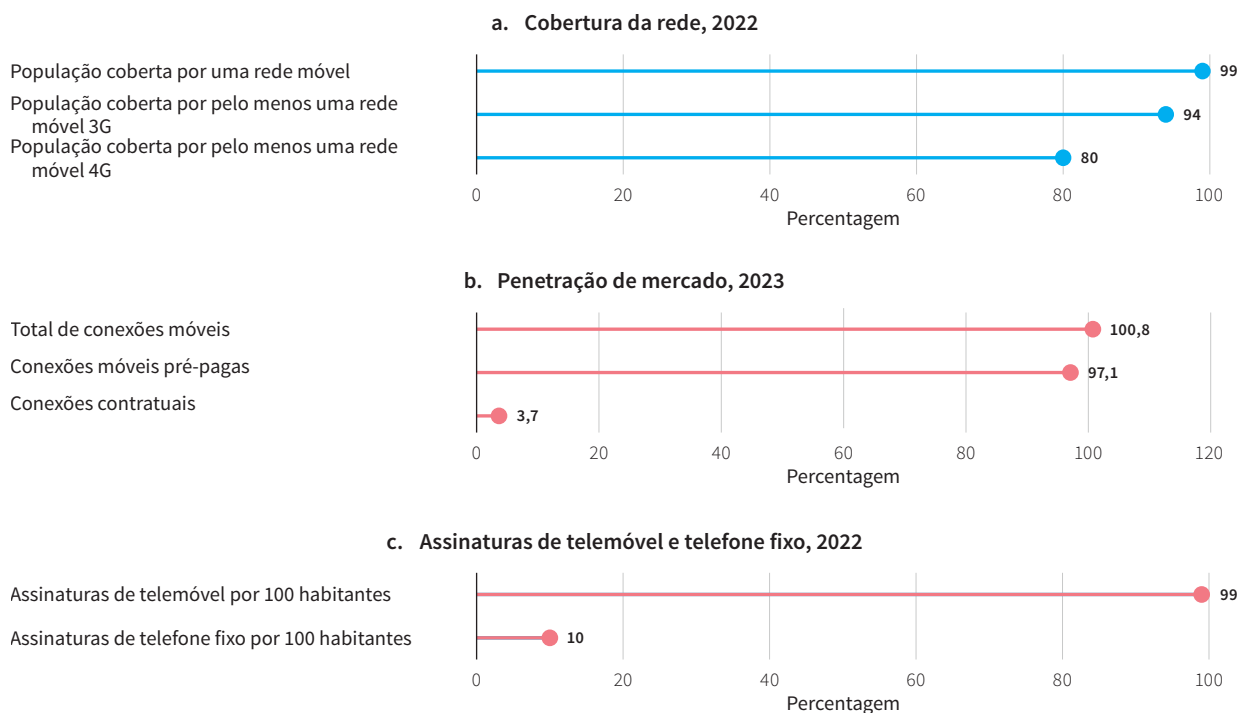
	Sector de serviços de TIC	Total nacional	Participação do setor TIC no total nacional (%)
Número de empresas ativas	154	11.404	1,35
<i>Liderança de Mulheres</i>	22	4.052	0,54
Número de pessoas empregadas	1.991	72.940	2,72
<i>Número de mulheres</i>	776	30.269	2,56
Receita (US\$ mil)	93.035	2.394.850	3,88

Fonte: Com base em dados do INE 2023.

Nota: TIC = tecnologia de informação e comunicação.

FIGURA 3.1

Infraestrutura digital de Cabo Verde e acesso em Cabo Verde



Fonte: Com base em dados de 2022 do Painel de Desenvolvimento Digital da União Internacional de Telecomunicações.

mais em Cabo Verde no início de 2023, representando 64,5 por cento da população total nesta faixa etária. Estas constatações sugerem um mercado significativo e crescente de consumidores com literacia digital para serviços digitais. Por seu lado, o governo estabeleceu uma série de programas e iniciativas para apoiar os empreendedores digitais e os jovens, num esforço para alimentar o nascente ecossistema de inovação tecnológica e empreendedorismo.⁸ No entanto, continua a ser necessário atrair mais as mulheres empreendedoras para o mercado e integrá-las em instituições públicas centradas na economia digital.

3.2

Motores de crescimento

3.2.1

O governo de Cabo Verde está a promover o desenvolvimento de infraestruturas e serviços digitais no país

Sendo um país arquipelágico, o governo está profundamente consciente da importância da conectividade digital. Isto é evidente no Plano Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável para 2022–26, bem como na Estratégia Digital de Cabo Verde: Agenda para 2019–21. A prioridade do desenvolvimento de infraestruturas digitais por parte do governo é anterior à pandemia, com os serviços digitais vistos como uma fonte fundamental de novos rendimentos, criação de emprego e diversificação económica.

O governo de Cabo Verde criou instituições fortes no setor digital, cada uma responsável por elementos-chave no seu desenvolvimento. O recentemente criado *Ministério da Economia Digital* (MED), subordinado ao Ministério das Finanças e Desenvolvimento Empresarial, tem a tarefa de impulsionar a transformação digital do setor público e fazer crescer a economia digital. Outras instituições desempenham papéis críticos na estrutura do mercado. O MED define a orientação política para a transformação digital e apoia o desenvolvimento da economia digital. A sua agenda baseia-se em decisões e implementações regulamentares realizadas pela Agência Reguladora da Economia Multissetorial (ARME). A ARME implementou diversas reformas no setor, incluindo ações-chave para promover a concorrência e reduzir os preços da conectividade. Além disso, instituições públicas bem estabelecidas e bem-sucedidas, como o *Núcleo Operacional para a Sociedade de Informação* (NOSi), A Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos (SISP) e a CV Telecom têm sido fundamentais para o desenvolvimento do setor (ver caixa 3.1). No entanto, a sua presença dominante ofuscou o setor privado, destacando áreas onde a reforma pode ser necessária para um crescimento futuro otimizado do setor digital. Para uma análise mais detalhada sobre esta questão, consultar o capítulo 4.

3.2.2

Estabelecendo as bases para o crescimento dos serviços digitais: o papel da infraestrutura digital

O investimento público em infraestruturas digitais lançou as bases para a economia digital de Cabo Verde. O país fica na interseção de cinco cabos submarinos internacionais de fibra ótica, que ligam Cabo Verde à Europa, à América do Sul e ao continente africano—o mais recente dos quais entrou em funcionamento em 2021. Foram estabelecidos anéis nacionais inter-ilhas e intra-ilhas⁹, proporcionando melhorias de conectividade dentro do país. Foi também construído um novo parque tecnológico de oito hectares na Praia. Este parque integra um *data center* existente e prevê um segundo no *campus*, juntamente com um local de recuperação de desastres e um centro de *cyber* segurança a ser estabelecido em São Vicente. Em Agosto de 2023, o governo anunciou que tinha concordado com um empréstimo de 15,3 milhões de dólares do Banco Africano de Desenvolvimento para iniciar a segunda fase de construção e melhorias no parque e centro de dados, incluindo uma PPP planeada para integrar energias renováveis no local.¹⁰

Reconhecendo as limitações do seu pequeno mercado interno, o governo pretende posicionar Cabo Verde como o centro tecnológico da região da CEDEAO.

CAIXA 3.1.**Um Retrato das Entidades Públicas em Serviços Digitais****NOSi**

O Núcleo Operacional para a Sociedade de Informação de Cabo Verde (NOSi) é um interveniente fundamental no percurso de transformação digital do país. Pioneiro no desenvolvimento do governo eletrónico e liderando inúmeras iniciativas para impulsionar a agenda digital no país,^a o seu mandato abrange (1) o desenvolvimento e manutenção de infraestruturas de tecnologia de informação e comunicação, incluindo centros de dados e infraestruturas de rede; (2) a implementação e gestão de serviços de governo eletrónico para digitalizar os processos administrativos públicos, melhorando a prestação e a eficiência dos serviços; (3) a capacitação e a formação para melhorar a literacia e as competências digitais; (4) os programas de incubação e aceleração para *start-ups* tecnológicas, apoiando a inovação, o empreendedorismo e a colaboração; e (5) a promoção da inclusão digital.

Com mais de 20 anos de experiência, o NOSi tornou-se o ator dominante em soluções de governo eletrónico, aspirando expandir-se no mercado regional. No entanto, o seu enorme papel no mercado interno levanta preocupações sobre se o NOSi está a excluir o setor privado. Na verdade, muitas vezes recebe contratos de governo eletrónico diretamente, contornando o mercado, o que ajudou a desenvolver a sua experiência e capacidade consideráveis. Aproveitando estas capacidades, o NOSi garantiu vários contratos para implementar soluções digitais noutros mercados nos últimos anos.

O NOSi é atrativo para o talento tecnológico do país, contando com uma força de trabalho de mais de 200 técnicos qualificados, e também ajudou a criar um grupo de empreendedores que depois iniciam os seus próprios negócios privados. Possui um programa de estágio altamente competitivo, no qual recruta os melhores talentos. No entanto, um número significativo de empregados do NOSi aproveita o prestígio da instituição para aproveitar oportunidades de emprego e educação no estrangeiro, contribuindo para uma aparente fuga de cérebros.

SISP

A Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos (Regulador da Sociedade de Informação e dos Serviços Postais; SISP) é fun-

damental na regulação dos pagamentos digitais e da interoperabilidade bancária. A SISP tem como missão (1) desenvolver e implementar o quadro regulamentar para o setor das tecnologias financeiras, incluindo nas áreas da concorrência e defesa do consumidor; (2) licenciar operadores privados de *fintech*; (3) garantir o cumprimento dos requisitos técnicos, legais e operacionais para assegurar uma concorrência leal; (4) promover a transparência e a responsabilização no setor; e (5) proteger os direitos do consumidor, incluindo preços justos, qualidade de serviço e proteção de dados.

A SISP é uma sociedade anónima, cujo modelo de governo suscita preocupações de imparcialidade e conflito de interesses. É parcialmente detido pelo Banco Central de Cabo Verde (BCV), sendo que o BCV detém 40 por cento das suas ações. As restantes ações são repartidas entre os bancos privados Caixa Económica de Cabo Verde, Banco Comercial do Atlântico (BCA), Estado de Cabo Verde, Banco Cabo-Verdiano de Negócios, Banco Interatlântico e CV Telecom.^b Estes bancos representam cinco dos sete bancos comerciais que operam em Cabo Verde. Nomeadamente, o BCA e a Caixa Económica de Cabo Verde controlam cerca de dois terços da quota de mercado. Em Março de 2023, foi aprovada legislação que permite bancos digitais e serviços financeiros *online* sob supervisão do BCV.^c

CV Telecom

O mercado de telecomunicações de Cabo Verde está aberto a todos os fornecedores interessados, mas a estatal CV Telecom desempenha um papel dominante no mercado. A liberalização do mercado proporcionou a entrada da Unitel T+. Foi creditado por ajudar a expandir a cobertura da rede móvel e a base de consumidores. No entanto, o duopólio prevalecente tem dificultado a rápida implantação de serviços LTE/4G. Em 2022, a CV Telecom assinou uma concessão de 20 anos para continuar a gerir exclusivamente a rede de infraestruturas públicas, o que significa que qualquer fornecedor de banda larga e móvel - seja a Unitel T+ ou um novo operador - deve solicitar acesso e pagar pela utilização da rede da CV Telecom, criando condições de concorrência desiguais para os investidores.

Nota: 4G = quarta geração; LTE = Evolução de Longo Prazo.

a. World Bank Group 2022.

b. <https://www.sisp.cv/about.aspx>.

c. Departamento de Estado dos EUA 2023.

Apesar de enfrentar uma forte concorrência de mercados maiores na região com ambições semelhantes, a abertura do parque tecnológico de Cabo Verde (*Tech-Park*) e da zona franca adjacente é vista como um passo fundamental para atrair mais talentos e empresas para o país. Esta medida faz parte de uma estratégia mais ampla para desenvolver um ecossistema tecnológico de nível mundial através da aglomeração de talentos neste *cluster* tecnológico previsto. O governo está a oferecer incentivos fiscais atrativos para as empresas se deslocarem para o parque tecnológico, tendo muitos intervenientes locais já manifestado interesse.

As ligações de Cabo Verde a múltiplos cabos submarinos posicionam-no como um interveniente significativo no mercado regional, enquanto ajudam a satis-

fazer a crescente procura de conectividade de banda larga fiável, de alta velocidade e baixa latência (mapa 3.1). O cabo EllaLink¹¹, por exemplo, que liga o Brasil e Portugal através de Cabo Verde, reduziu significativamente a redundância na ligação à internet—um desafio crítico decorrente da anterior dependência do país ao Sistema de Cabos da África Ocidental. Este cabo adicionou 40 gigabits por segundo (Gbps) de capacidade à infraestrutura digital de Cabo Verde, marcando um marco significativo na busca do país por um acesso robusto e fiável à internet. Olhando para o futuro, projetos futuros estão a ser avaliados. Estes incluem (1) a rede “Amílcar Cabral,”¹² um empreendimento ousado que visa ligar capitais sub-regionais como Banjul, Bissau, Conacri, Dakar, Freetown, Nouakchott e Monróvia; e (2) uma ligação ao cabo de fibra ótica *Connecting Europe* do Paquistão e da África Oriental,¹³ através de Moçambique e da África do Sul.

A existência de vários cabos submarinos também ajudou a reduzir os preços e a posicionar o mercado para crescimento futuro. A recente implementação de políticas de acesso pró-concorrência pela ARME ajudou a reduzir os preços grossistas dos serviços de internet em Cabo Verde. Além disso, a adoção pelo governo de uma norma da CEDEAO, que estabelece condições justas e competitivas para o acesso às estações terminais, ajudou a reduzir os preços grossistas para apenas um oitavo dos seus níveis anteriores antes destas intervenções políticas. Nos próximos anos, prevê-se que a largura de banda da internet internacional em Cabo Verde aumente 43 por cento anualmente, o que deverá resultar num aumento de seis vezes de capacidade, atingindo 132 Gbps em 2027. Uma modelização económica recente¹⁴ sugere¹⁵ que tal aumento na largura de banda poderia levar a uma redução do preço da internet fixa e móvel em 3 e 6 pontos percentuais, respetivamente, além das tendências históricas de redução. Esta melhoria na acessibilidade não só beneficiaria os utilizadores existentes, mas também teria o potencial de apoiar a ligação de 4.000 novos utilizadores de internet móvel e 150 novos assinantes de banda larga fixa, para além da tendência atual na adesão à conectividade. Contudo, a ligação destes novos utilizadores exigiria uma despesa de capital de 3,2 milhões de dólares em infraestruturas de banda larga de média e última milha, com base em estimativas da *International Finance Corporation*.

3.3

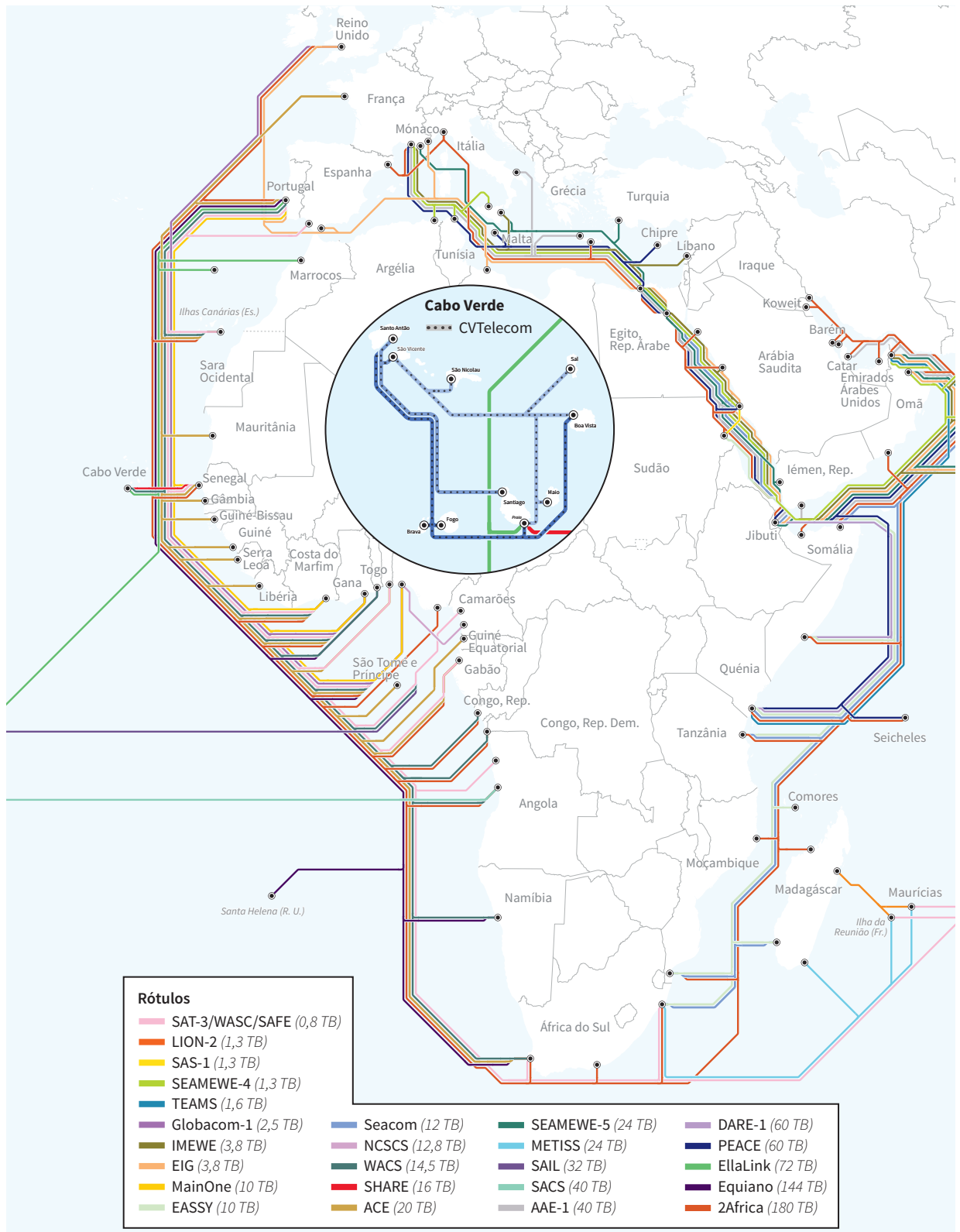
Desafios ao crescimento: a necessidade de apoio governamental contínuo para fortalecer a competitividade do mercado

Embora o governo tenha feito progressos significativos nos últimos anos, melhorias na cobertura, no desempenho da rede e na acessibilidade são necessárias para aumentar a competitividade dos operadores de mercado cabo-verdianos. No Índice de Prontidão da Rede de 2023, Cabo Verde ocupa o quarto lugar entre os países africanos, mas apenas o 16.º entre os países de rendimento médio-baixo, e tem pontuações muito baixas em várias categorias.¹⁶ Isto demonstra uma necessidade significativa de avanços no acesso e uso significativo da tecnologia no mercado, especificamente nas áreas de:

- **Acessibilidade de dados e dispositivos.** Com ações direcionadas centradas em grupos de baixos rendimentos, mulheres e populações rurais.

MAPA 3.1

Cabos submarinos africanos, 2023



Fonte: Adaptado de Telegeography Submarine Cable Map and <https://manypossibilities.net/african-undersea-cables/>.
 Note: AAE = Asia Africa Europe; ACE = Africa Coast to Europe; DARE = Djibouti Africa Regional Express; EASSY = Eastern Africa Submarine System; EIG = Europe India Gateway; IMEWE = India-Middle East-Western Europe; LION = Lower Indian Ocean Network; METISS = Meltingpot Indianoceanic Submarine System; NCSCS = Nigeria Cameroon Submarine Cable System; PEACE = Pakistan and East Africa Connecting Europe; SACS = South Atlantic Cable System; SAIL = South Atlantic Inter Link; SAS = Saudi Arabia-Sudan; SAT = South Atlantic; WASC = West Africa Submarine Cable; SAFE = South Africa Far East; SEAMEWE = South East Asia-Middle East-Western Europe; SHARE = Senegal Horn of Africa Regional Express; TB = terabytes; TEAMS = The East African Marine System; WACS = West Africa Cable System.

- **Desempenho da rede.** Com medidas regulatórias adequadas necessárias para monitorar e garantir a qualidade do serviço e a experiência do usuário.
- **Infraestrutura nacional.** Com investimento necessário para fornecer cobertura equivalente de quarta geração (4G) (que é o limite mínimo para conectividade significativa), além de outras métricas de desempenho.

3.3.1

Acessibilidade

A falta de concorrência no mercado continua a ser uma preocupação, pois mantém os preços de dados fora do alcance de muitos cabo-verdianos. Embora Cabo Verde tenha alcançado a meta de acessibilidade globalmente reconhecida a nível nacional agregado em 2022,¹⁷ uma avaliação da acessibilidade por quintil de rendimento revela uma situação diferente. Cerca de 60 por cento da população não pode pagar o acesso à banda larga móvel para 1 gigabyte de dados a um custo equivalente a 2 por cento ou menos do seu rendimento mensal *per capita* (figura 3.2). Estes consumidores devem gastar entre 3 por cento e 7 por cento do seu rendimento mensal para aceder à internet—uma taxa inferior à da maioria dos países da região (figura 3.3), mas ainda longe do ideal. Consequentemente, além dos 30 por cento da população sem acesso à internet, uma percentagem significativa de utilizadores da internet¹⁸ só tem acesso esporádico à internet devido ao custo dos dados, à qualidade da conectividade e à disponibilidade de dispositivos com acesso à internet. Os mais afetados tendem a ser os grupos populacionais rurais mais pobres e especialmente as mulheres. Portanto, expandir a base de clientes potenciais é um desafio crítico num mercado já limitado pelo seu tamanho.

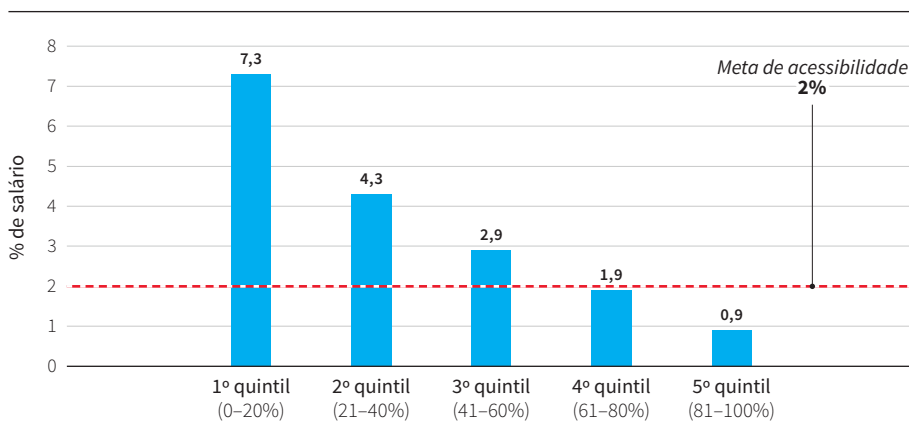
3.3.2

Desempenho da rede

Os utilizadores da internet em Cabo Verde confrontam-se com conectividade de banda larga de baixa qualidade quando acedem aos serviços 4G—devido a uma combinação de fatores que incluem disponibilidade limitada de ligação, custos elevados e falta de fiabilidade da rede.¹⁹ Estas questões constituem preocupação

FIGURA 3.2

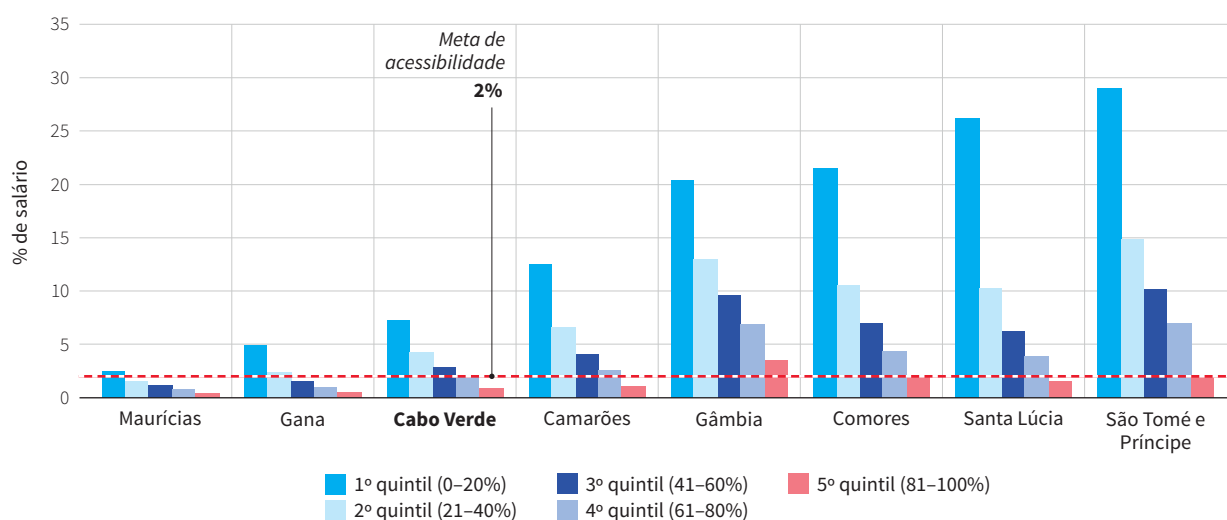
Acessibilidade de 1 gigabyte de dados por quintis de rendimento em Cabo Verde



Fonte: GDIP (no prelo).

FIGURA 3.3

Acessibilidade de 1 gigabyte de dados por quintis de rendimento, Cabo Verde e países pares



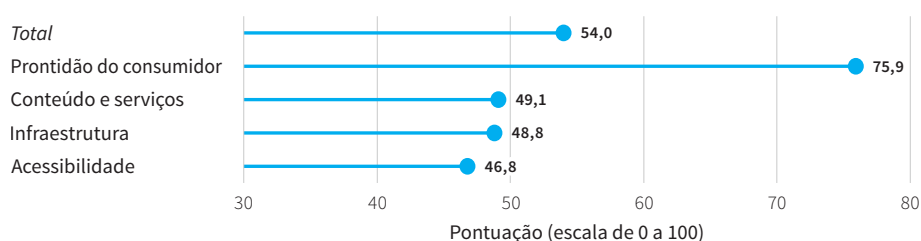
Fonte: GDIP (no prelo).

para os consumidores e empresas, uma vez que têm um impacto significativo na produtividade, na fiabilidade e na prestação de serviços digitais. No Índice de Conectividade Móvel do GSMA (*Global System for Mobile Communications Association*), que avalia o desempenho do setor digital em 170 países, Cabo Verde foi avaliado em relação a quatro facilitadores principais da conectividade digital: infraestruturas, acessibilidade, disponibilidade do consumidor e conteúdos e serviços (figura 3.4). Apesar de indicar uma preparação relativamente elevada do consumidor, Cabo Verde está longe da fronteira global nas outras três métricas, ficando atrás dos seus pares, como Fiji e Maurícias (figura 3.5).

As limitações na largura de banda internacional e nas velocidades de *download* comparativamente baixas agravam ainda mais esses problemas. A banda larga móvel em Cabo Verde oferece uma velocidade de *download* de 13,3 megabits por segundo (Mbps) a um custo equivalente a 3,16 por cento do rendimento nacional bruto (RNB) *per capita*, enquanto a banda larga fixa proporciona uma velocidade de 16,3 Mbps por 2,59 por cento do RNB *per capita*. Estes números indicam que os cabo-verdianos estão a receber um valor comparativamente baixo pelo seu dinheiro, especialmente pelos serviços de internet móvel. Por exemplo, velocidades mais elevadas de *download* de banda larga móvel estão dis-

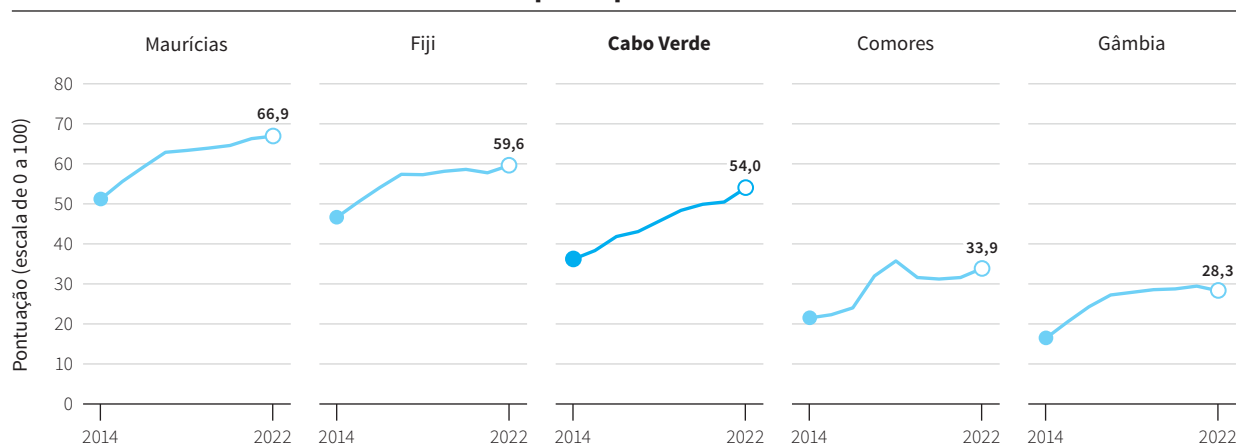
FIGURA 3.4

Índice de conectividade móvel de Cabo Verde, 2022



Fonte: Baseado em dados do banco de dados do Índice de Conectividade Móvel da GSMA.

FIGURA 3.5

Índice de conectividade móvel, Cabo Verde e países pares, 2022

Fonte: Baseado em dados do banco de dados do Índice de Conectividade Móvel da GSMA.

poníveis a preços consideravelmente mais baixos no Butão (35 Mbps para 1,13 por cento do RNB *per capita*), Maurícias (30 Mbps para 0,72 por cento do RNB *per capita*), Santa Lúcia (27 Mbps para 2,82 por cento do RNB *per capita*) e Senegal (20 Mbps para 3,06 por cento do RNB *per capita*). Estas questões afetam não apenas os utilizadores quotidianos da internet em Cabo Verde, mas também merecem uma atenção significativa por parte dos decisores políticos. À medida que o governo procura estabelecer Cabo Verde como um centro digital e atrair empresas e empreendedores internacionais, incluindo nómadas digitais, será crucial resolver estas questões.

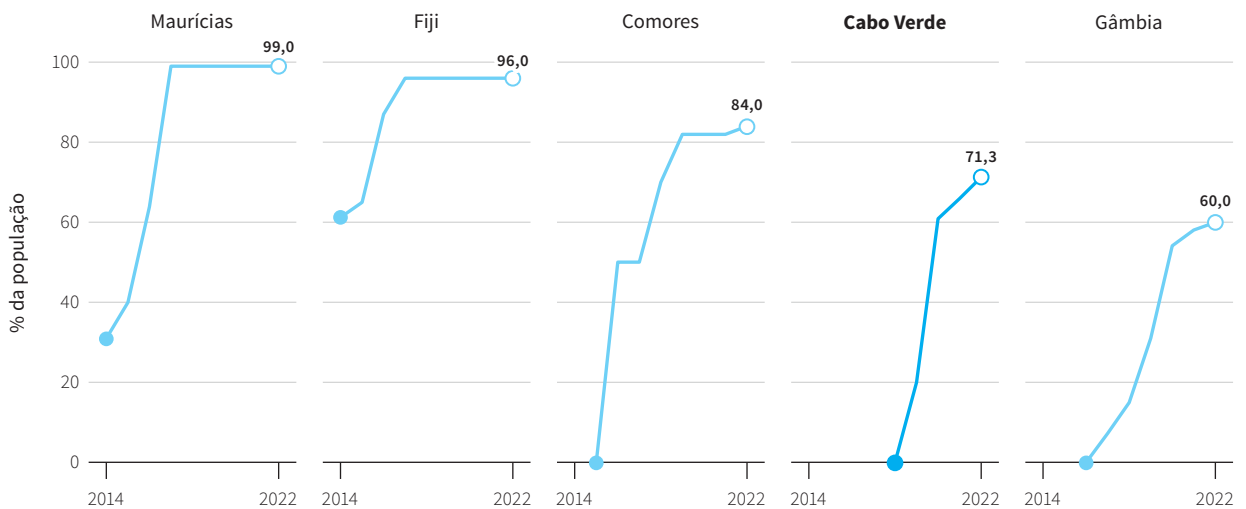
3.3.3**Cobertura**

Melhorar a penetração da internet em Cabo Verde vai além da acessibilidade e do desempenho. O país enfrenta uma penetração no mercado 4G particularmente baixa (figura 3.6), um desafio que é ainda mais pronunciado nas zonas rurais. Embora a cobertura possa ser estruturalmente desafiadora para um país-arquipélago, outros países insulares conseguiram superar obstáculos semelhantes. Por exemplo, as Maurícias e as Seychelles já lançaram redes de quinta geração (5G). Em Cabo Verde, a CV Telecom manifestou interesse em testar a cobertura 5G nas suas principais ilhas turísticas, mas o progresso foi atrasado devido a problemas na seleção de fornecedores de equipamentos e na negociação de concessões de espetro.

3.3.4**Literacia e habilidades digitais**

Cabo Verde também fez progressos notáveis no desenvolvimento da sua comunidade tecnológica nos últimos anos, mas ainda carece de uma grande quantidade de talentos digitais. Cerca de 70 por cento da sua população possui competências básicas de literacia digital, atrás das Fiji (81 por cento) e das Maurícias (79 por cento).²⁰ O governo pretende criar mais oportunidades de emprego digitais e relacionadas com a tecnologia para o elevado número de jovens desempregados do país. Contudo, o sistema educativo ainda não está totalmente alinhado com

FIGURA 3.6

Cobertura populacional 4G, Cabo Verde e países pares, 2022

Fonte: Baseado em dados do banco de dados do Índice de Conectividade Móvel do GSMA.
Nota: 4G = quarta geração.

as necessidades e as realidades do mercado. Embora os esforços estejam efetivamente a melhorar a visibilidade de Cabo Verde, é necessária uma reafecção criteriosa dos investimentos públicos para equilibrar a promoção do ecossistema de inovação, o apoio a *start-ups* de elevado potencial, o incentivo ao investimento e a dotação da força de trabalho com as competências necessárias para a evolução das exigências do mercado.

3.4**Oportunidades para o setor privado no mercado de serviços digitais**

Apesar dos seus desafios, os mercados nacionais e regionais estão preparados para que os empresários e potenciais investidores desenvolvam os seus negócios no mercado de serviços digitais. Para os investidores, Cabo Verde oferece uma sociedade aberta e inclusiva, uma cultura vibrante, estabilidade económica e política e uma localização estratégica no elo da ligação digital de África com o mundo. Em toda a região, o país está a ganhar reputação como centro de excelência para serviços de governo eletrónico e como base para nómadas digitais e empreendedores. Com a beleza natural, céu ensolarado e vibração cultural de Cabo Verde, o governo pretende atrair mais empresas internacionais que transfiram as suas operações para as ilhas. Muitas *start-ups* locais pretendem “nascer globais” ou pelo menos visar mercados regionais, centrando os seus planos de negócios na exploração de oportunidades para além das suas fronteiras. Melhores ligações à comunidade de investidores internacionais neste espaço, cada vez mais facilitadas pelo governo, ajudarão a colmatar as lacunas de financiamento na fase inicial à medida que o ecossistema se torna mais competitivo comercial e regionalmente.

A diáspora cabo-verdiana tem um enorme potencial como fonte de capital de risco e de investidores, estendendo uma contribuição muito para além das remessas tradicionais que há muito tempo têm sido vitais para a economia do país. Esta

diáspora, dispersa pelo mundo, constitui uma rede substancial e diversificada de pessoas que adquiriram conhecimento, habilidades e capital em vários setores. Aproveitar este recurso pode beneficiar significativamente o desenvolvimento económico e o crescimento tecnológico de Cabo Verde. A experiência da diáspora no estrangeiro pode oferecer uma perspetiva global sobre tendências emergentes, tecnologias inovadoras e mercados potenciais, possibilitando decisões de investimento informadas que estejam alinhadas com os objetivos económicos do país. O lançamento do Primeiro Guia de Investidores da Diáspora Cabo-verdiana²¹ é um passo positivo nesta direção. A capacidade financeira da diáspora pode desempenhar um papel crucial no estímulo do ecossistema empreendedor de Cabo Verde. Além das remessas, estes indivíduos e grupos podem disponibilizar capital de risco, *angel investments* e orientação a *start-ups* locais e empreendedores emergentes. A sua disposição para investir em negócios em Cabo Verde pode desbloquear oportunidades de financiamento essenciais para a inovação tecnológica, a criação de empregos e a diversificação económica. Ao promover uma cultura de investimento e colaboração, a diáspora cabo-verdiana pode promover um ambiente próspero para *start-ups*, atrair talentos, fomentar a inovação e acelerar o crescimento económico.

Mudanças transformadoras na governação, regulamentação e mecanismos de apoio são essenciais para desbloquear o crescimento no setor dos serviços digitais e criar oportunidades para o investimento privado. Os desafios críticos do lado da procura e da oferta incluem a revisão do papel de instituições críticas como o NOSi e a SISF, a promoção da concorrência no setor *fintech*, resolvendo as barreiras regulamentares, o investimento no capital humano, a continuação da melhoria e do apoio ao acesso razoável a uma conectividade significativa,²² e a reorientação do apoio público às *start-ups*, especialmente na criação de oportunidades equitativas para empresas pertencentes e lideradas por mulheres.²³

No entanto, as expectativas devem ser realistas. A economia não pode depender apenas de um pequeno número de jovens empreendedores para a transformação. Muitas *start-ups* irão fracassar, mas o sucesso e a expansão de um punhado, e mais empresas a adotarem tecnologias digitais nos próximos anos, poderão transformar significativamente o mercado. Cabo Verde já é um interveniente estabelecido nos serviços de governo eletrónico, com o NOSi a liderar o setor público e um número crescente de pequenas empresas que prestam serviços similares ou auxiliares. Os serviços financeiros digitais são emergentes, mas poderão crescer rapidamente se o governo abrir o setor através da implementação de mais reformas pró-empresas. O setor do turismo também está preparado para a adoção de mais soluções digitais para melhorar os serviços. Para além do turismo, existem oportunidades em vários setores onde a adoção da tecnologia poderia aumentar a produtividade. A subsecção seguinte destaca a combinação de oportunidades de mercado onde mais investimento privado pode impulsionar avanços transformadores e crescimento sustentável.

3.4.1

Serviços financeiros digitais

O ambiente dos serviços financeiros está preparado para a **disrupção empresarial, especialmente através de inovações *fintech*.** Num país-arquipélago como Cabo Verde, o acesso aos serviços financeiros é crucial para o crescimento económi-

co. As soluções digitais podem tornar estes serviços mais acessíveis, económicos e fáceis de utilizar. Quatro em cada cinco cabo-verdianos adultos têm contas bancárias²⁴ e os nove bancos comerciais que operam no país estão lentamente a introduzir um número crescente de SFD, apoiados pela SISF. De acordo com o relatório anual de 2022 do regulador, as transações financeiras aumentaram 19 por cento, ultrapassando os níveis pré-pandemia.²⁵ Estas transações provieram de terminais de pontos de venda (60 por cento) e caixas eletrónicas (36 por cento). O aumento contínuo de utilizadores de cartões de crédito e de débito evidencia uma mudança de mercado no sentido de transações sem dinheiro. Além disso, a pequena percentagem de transações bancárias digitais pela internet e através de telemóveis indica uma margem significativa para crescimento nas soluções de pagamento.

Numerosas *start-ups* e jovens empreendedores cabo-verdianos estão a desenvolver ou já lançaram produtos e plataformas *fintech*, muitos deles direcionados para o setor das remessas. Estes empreendimentos têm sido frequentemente apoiados pelo programa Cabo Verde Digital. Alguns produtos já estão ativos no mercado (caixa 3.2), enquanto outros estão em fase de captação de recursos e testes de produtos. Muitos estão focados em pagamentos digitais e carteiras digitais, com o objetivo de facilitar transações interpessoais e transfronteiriças mais rápidas, baratas e seguras. A redução dos custos das remessas para remetentes e destinatários e a integração dos serviços financeiros em plataformas de fácil utilização têm um atrativo significativo em Cabo Verde e em toda a região.

Além das remessas e das transações de pagamento, as soluções integradas de *fintech* abrem oportunidades em vários setores. Os bancos comerciais podem utilizar estas ferramentas para melhorar a classificação de crédito e a análise preço-risco, levando a uma melhor compreensão dos clientes e a um acesso potencialmente mais amplo ao financiamento. À semelhança das tendências nos mercados mais desenvolvidos, a integração e as ferramentas das *fintech* podem ser adaptadas às necessidades específicas em áreas como os seguros, o comércio eletrónico e a retalho. Uma maior utilização de plataformas, aplicações e serviços digitais também ajudará a aumentar a inclusão financeira das populações carenciadas. À medida que o comportamento do consumidor continua a evoluir, o setor privado tem um papel crucial na formação de um ecossistema *fintech* que capacita indivíduos e empresas.

CAIXA 3.2

Carteiras digitais

Uma oportunidade significativa em Cabo Verde é o desenvolvimento de carteiras digitais. O país possui duas soluções competitivas de carteira móvel: *Makeba* e *EcoBank Pay*. *Makeba* facilita principalmente transações entre pares, enquanto o *EcoBank Pay* oferece um ecossistema mais extenso dentro do grupo EcoBank. Ambas as plataformas estão disponíveis em dispositivos iOS e Android e operam como soluções de circuito fechado. Investir na expansão e melhoria destas carteiras digitais poderia capitalizar a crescente procura de soluções de pagamento digital convenientes e seguras.

3.4.1.1

Restrições de desenvolvimento

Para além das restrições transversais (por exemplo, acessibilidade e viabilidade) destacadas na subsecção anterior, as seguintes questões devem ser analisadas para que o setor *fintech* em Cabo Verde floresça:

- **Quadro jurídico e regulamentos favoráveis à inovação.** O quadro jurídico para o SFD em Cabo Verde registou progressos significativos, mas ainda requer alinhamento com padrões globais e regionais em diversas áreas, tais como:
 - *Proteção do consumidor.* Alinhar-se com os padrões globais para melhorar os direitos e a segurança dos usuários do SFD, protegendo os consumidores contra fraudes, garantindo preços transparentes e estabelecendo mecanismos para resolução de disputas.
 - *Cybersegurança.* Reforçar os regulamentos e diretrizes de segurança cibernética para proteger os dados dos clientes e a integridade dos sistemas financeiros, mitigando assim os riscos associados a ataques cibernéticos e violações de dados.
 - *Remessas transfronteiriças.* Alinhar-se com as normas regionais para reduzir os custos das remessas, aumentar a transparência nas taxas de câmbio e simplificar o ambiente regulamentar para os prestadores de serviços de remessas.
 - *Interoperabilidade.* Implementar normas de interoperabilidade para facilitar transações contínuas entre diferentes fornecedores de SFD, para promover a concorrência no setor de SFD e para alargar a inclusão financeira.
 - *Conformidade com o combate à lavagem de dinheiro e ao financiamento do terrorismo.* Garantir o cumprimento das regulamentações globais destinadas a contrapor a lavagem de capital e o financiamento a terrorismo para prevenir crimes financeiros e manter a integridade financeira internacional.
 - *Licenciamento.* Criar ambientes de teste regulatórios que permitam aos empreendedores testar produtos sem primeiro pagar taxas comerciais padrão.
- **Capital humano no setor financeiro comercial.** O sucesso no setor das *fintech* muitas vezes depende da aquisição por parte de instituições financeiras tradicionais. Portanto, as principais instituições financeiras de Cabo Verde precisam de conhecimentos internos para compreender o valor das soluções *fintech* e como podem ser integradas nas suas operações, sejam elas desenvolvidas internamente ou de aquisição no mercado.
- **Adoção de tecnologia e análise de dados.** Muitas instituições financeiras ainda dependem fortemente da recolha e revisão manual de dados. A lenta adoção de sistemas e ferramentas de análise digital leva à ausência de dados abrangentes e desagregados sobre os mutuários individuais, dificultando o desenvolvimento de ferramentas de classificação de crédito e de avaliação de risco que poderiam melhorar a eficiência, a tomada de decisões e a capacidade dos bancos de se expandirem para segmentos de mercado mal servidos.

3.4.2

Serviços de governo eletrônico

A reputação de Cabo Verde como centro de excelência em soluções de governo eletrônico abre oportunidade de tornar estes serviços fulcrais para o seu objetivo de se tornar um centro digital na região. A digitalização dos serviços públicos está ainda nos seus primórdios em toda a região. No entanto, comparativamente, Cabo Verde está perto da fronteira tecnológica da inovação e tem mais experiência na adesão às melhores práticas internacionais para quadros regulamentares em áreas como a interoperabilidade. Cabo Verde foi nomeado “*Líder GovTech*” pelo World Bank em 2022, liderando o Índice de Maturidade GovTech para a África Subsaariana.²⁶ O NOSi e a SISP, em particular, possuem competências técnicas e experiência que superam os seus pares regionais. Ambas as instituições procuram expandir os seus papéis no mercado regional, incluindo a exploração de oportunidades para separar determinadas funções.

A agenda de modernização do governo também abre oportunidades aliciantes para o empreendedorismo. Foram anunciados planos para digitalizar 60 por cento dos serviços públicos até 2026 e 80 por cento até 2030. Dada a dimensão relativamente pequena do mercado de Cabo Verde, o governo surge frequentemente como o principal cliente potencial. Alimentados pelos imperativos de uma melhor prestação de serviços públicos e de eficiência administrativa, os contratos públicos podem funcionar como uma rampa de lançamento para a inovação local. Os decisores políticos manifestaram vontade de criar mais espaço para as empresas privadas fornecerem soluções digitais. O NOSi lançou o IGRPWeb, uma plataforma de código aberto concebida como um portal abrangente para o serviço público em todos os domínios de governação. A iniciativa foi concebida para capacitar promotores privados a conceberem novas aplicações de governação eletrónica. Os empreendedores locais, equipados com conhecimentos e experiência únicos no mercado, estão bem posicionados para atender às crescentes necessidades das instituições públicas.

3.4.2.1

Restrições de desenvolvimento

Para criar um mercado mais dinâmico para soluções de governo eletrônico desenvolvidas pelo setor privado, é necessário fazer face aos seguintes constrangimentos:

- **Presença dominante do NOSi no mercado.** O notável sucesso do NOSi está ligado ao percurso de serviços digitais de Cabo Verde. Para que o setor privado cresça, o NOSi precisa fazer a transição do seu papel de incubadora e desenvolvedora de *software* para catalisador e facilitador de um ecossistema vibrante de serviços digitais.
- **Atrasos na agenda de modernização do governo** Embora o governo tenha anunciado estratégias ambiciosas, os desafios de implementação subsistem devido à capacidade limitada de algumas instituições e aos mandatos pouco claros que causam confusão e atrasos.
- **Requisitos e restrições de *procurement*** A privacidade e a segurança dos dados são essenciais no desenvolvimento de qualquer solução de governo eletrônico. Os jovens empreendedores e as *start-ups* podem não ter a experiência, o *hardware*, o *software* ou as certificações necessárias para cumprir os requisitos governamentais e aceder aos dados. Além disso, as *start-ups*

locais podem simplesmente não ter pessoal suficiente para assumir projetos maiores. Para as *start-ups* nacionais que concorrem a contratos regionais, a falta de uma reputação mais ampla e de um histórico de sucesso também pode ornaica-las a concorrer a contratos regionais.

3.4.3

Serviços digitais para empresas: como desbloquear soluções digitais atualizadas para a indústria do turismo e para o setor privado em geral

Com base no sucesso do segmento do governo eletrônico, existe potencial inexplorado para os prestadores locais de serviços digitais satisfazerem as necessidades tecnológicas da economia em geral. Indústrias como a transformação de pescado, os têxteis, o calçado, a farmacêutica e as energias renováveis têm a ganhar, em termos de competitividade, com a adoção de tecnologias atualizadas e a digitalização. O ecossistema digital do país está bem posicionado para servir as necessidades emergentes das empresas, dado o seu historial no desenvolvimento de soluções para o governo. Esta expansão não só irá melhorar as ofertas internacionais dos serviços digitais de Cabo Verde, como também estimulará ganhos de produtividade em toda a economia através da adoção de tecnologias atualizadas pelas empresas. Como destacado em pesquisas anteriores do World Bank Group (2023), a adoção de tecnologias atualizadas em Cabo Verde representa uma oportunidade substancial para aumentar a competitividade e o crescimento económico geral.

Em particular, a forte indústria turística de Cabo Verde proporciona um terreno fértil para o desenvolvimento e implantação de soluções e serviços digitais. Numerosos empresários e *start-ups* estão a explorar oportunidades para melhorar a produtividade no setor, bem como serviços para elevar as experiências dos visitantes. Existe um potencial significativo em áreas como plataformas digitais de reservas, *marketing* nas redes sociais e canais de comunicação em tempo real que ligam os viajantes a serviços, alojamentos e atrações locais (consultar a secção de turismo neste capítulo para obter mais informações). Além disso, ao conceber e desenvolver soluções baseadas em tecnologia, os empreendedores podem aprimorar a experiência do viajante por meio de plataformas e aplicativos que apresentam itinerários personalizados, mapas interativos, passeios virtuais e experiências culturais envolventes.

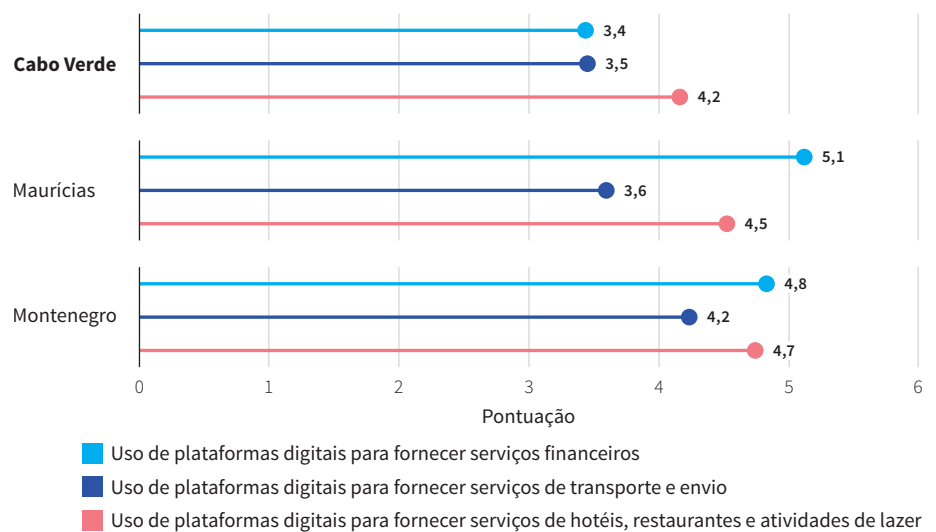
3.4.3.1

Restrições de desenvolvimento

A falta de concorrência nos mercados de *inputs*-chave resulta numa redução da viabilidade e acessibilidade económica dos serviços digitais.²⁷ Esta situação afeta negativamente os negócios turísticos, dificultando a sua adoção de tecnologia, limitando o acesso ao mercado e reduzindo a viabilidade dos operadores mais pequenos. Em comparação com países de referência, as empresas turísticas em Cabo Verde têm menor utilização de plataformas digitais (figura 3.7), com disponibilidade *online* limitada de alugueres de férias (figura 3.8). Da mesma forma, 40 por cento das empresas turísticas não disponibilizam os seus produtos em plataformas de terceiros, enquanto 30 por cento não oferecem reservas *online* nos seus próprios *websites*.²⁸ A digitalização limitada aumenta os custos de transação e reduz as ofertas de serviços de alojamento *online*, dificultando que os produtores locais entrem

FIGURA 3.7

Uso de plataformas digitais no turismo, Cabo Verde e seus pares

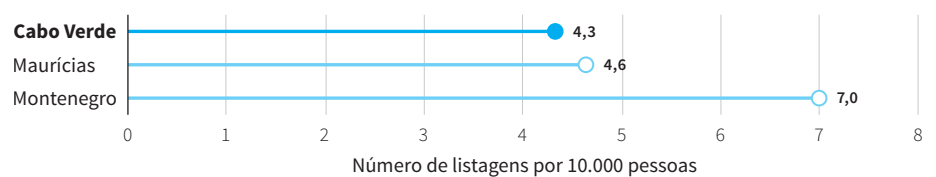


Fonte: WEF 2021.

Nota: Os valores variam de 1 a 7 (melhor).

FIGURA 3.8

Listagens online de alugueres de curta duração, Cabo Verde e seus pares



Fonte: WEF 2021.

na cadeia de valor do turismo²⁹. O baixo nível de digitalização, incluindo transações digitais de ponta a ponta, presença em plataformas digitais e aceitação de pagamentos digitais, impede o acesso a novos mercados e segmentos. A ausência de ferramentas digitais para funções críticas de retaguarda, como gestão de relacionamento com o cliente, inventário, finanças e contabilidade, resulta em oportunidades perdidas de produtividade e crescimento para estas empresas. Mercados de alto valor, que muitas vezes preferem acesso direto, reservas e comunicação personalizada antes e depois da viagem, permanecem largamente inexplorados.

Para encorajar uma maior adoção e integração de serviços digitais no setor do turismo, os seguintes constrangimentos devem ser resolvidos:

- **Falta de certificação reconhecida internacionalmente.** Os atores multinacionais que operam no setor do turismo do país devem aderir aos padrões internacionais. Para algumas *start-ups*, o cumprimento destes requisitos de certificação ou outros critérios contratuais de elegibilidade pode limitar as oportunidades.
- **Incapacidade de expandir rapidamente.** Sendo destinos importantes, os centros turísticos de Cabo Verde atraem um grande número de visitantes. O dimensionamento e a manutenção dos serviços digitais, especialmente em termos de fiabilidade e qualidade, podem ser um grande desafio. Superar restrições como recursos financeiros limitados, acesso restrito ao financiamento ou di-

ficuldade em encontrar os talentos necessários no mercado de trabalho local pode ser um enorme desafio.

- **MPMEs avessas ao risco.** Para as pequenas empresas que dependem da indústria do turismo, a decisão de adotar novas tecnologias ou contratar um fornecedor de serviços digitais pode estar repleta de dificuldades. Alguns podem hesitar em adotar novas tecnologias devido ao receio de perturbações, à incerteza ou à percepção de que a transformação digital é demasiado complexa. Além disso, muitas MPME operam com margens reduzidas e poupanças limitadas, o que significa que um único mau investimento pode representar sérios riscos financeiros.

3.5

Recomendações

Para que a economia de Cabo Verde passe por transformações e disrupções tecnológicas, são essenciais estratégias com visão de futuro e uma vontade de adaptar as instituições e políticas públicas. Isto inclui a criação de novas oportunidades no setor privado. Progresso contínuo na construção dos alicerces da economia digital—investir em infraestruturas e ferramentas para expandir o acesso, melhorar o desempenho da rede, reduzir custos e promover a literacia digital. O quadro 3.2 descreve as ações que o governo pode empreender para desbloquear o crescimento e o investimento privado em serviços digitais.

QUADRO 3.2

Recomendações de políticas para serviços digitais

Objetivo	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
Rever e expandir o papel do NOSi.	→ Transformar o NOSi de incubadora e programadora num papel voltado para o futuro como acelerador de mercado e suporte de um ecossistema robusto de serviços digitais com muitas oportunidades para participação privada. Isto exigirá novos padrões e protocolos para aquisição de serviços de governo eletrónico. É vital implementar um modelo organizacional fiscalmente sustentável, alinhado com as melhores práticas internacionais para instituições públicas digitais.	MED	Curto prazo
Rever o papel da SISP e remover responsabilidades conflitantes.	<ul style="list-style-type: none"> → Uma avaliação minuciosa da governação da SISP é essencial para reduzir conflitos de interesses e incentivar a inovação e a concorrência no setor dos serviços financeiros. Para começar, separar as suas funções regulamentares e de mercado e remover o licenciamento dispendioso e as barreiras à entrada que impedem os intervenientes privados de entrar em outros segmentos do mercado <i>fintech</i>. Uma tarefa urgente é avaliar a potencial cisão das suas operações comerciais numa nova empresa (possivelmente ainda uma empresa pública). → Alinhar os quadros jurídicos com as normas e melhores práticas regionais e internacionais para posicionar o país como líder em finanças digitais. Isso inclui: <ol style="list-style-type: none"> 1. Alinhar os regulamentos de proteção do consumidor com os padrões globais e os princípios delineados nos Princípios de Alto Nível do G-20 para Inclusão Financeira Digital;^b 2. Criar regulamentos e diretrizes de segurança cibernética para provedores de serviços financeiros digitais; 	MF em coordenação com o BCV e outros ministérios relevantes	Curto prazo

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO 3.2

Recomendações de políticas para serviços digitais (continuação)

Objetivo	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
Melhorar o quadro jurídico para os serviços financeiros digitais.	<ol style="list-style-type: none"> 3. Harmonizar os regulamentos de remessas transfronteiriças com os padrões regionais, em linha com os esforços da União Africana para promover corredores de remessas; 4. Alinhar os quadros de interoperabilidade com as normas regionais e internacionais; 5. Atualizar os quadros jurídicos para cumprir as recomendações^a do Grupo de Ação Financeira e as diretrizes regionais para combater os crimes financeiros e manter a integridade financeira internacional. 	MF	Curto prazo
Expandir a conectividade acessível e significativa.	<p>→ Acelerar a criação do Fundo de Acesso e Serviço Universal e explorar a oportunidade de mobilizar fundos para apoiar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. O desenvolvimento de infraestruturas para acesso de última milha, especialmente em zonas rurais e remotas; 2. Soluções inovadoras de serviços locais, incluindo criação de conteúdo; e 3. Programas de competências digitais, com especial atenção às MPME locais e lideradas por mulheres e demais grupos populacionais marginalizados, incluindo apoio ao planeamento empresarial, ferramentas bancárias financeiras e capacitação empresarial. 	MF, MED em colaboração com ARME	Curto prazo
Elevar a atratividade do parque tecnológico (TechPark).	<p>→ Resolver desafios para atrair empresas multinacionais, tais como facilitar o fornecimento custo-efetivo de energia renovável no local, certificar edifícios de acordo com padrões verdes reconhecidos internacionalmente e implementar uma proposta de valor distinta em relação ao Parque Tecnológico de Dakar. À medida que o TechPark se torna operacional e se estabelece como um centro de inovação, esforços para torná-lo um hub digital devem ser direcionados à atração de empresas dispostas a contratar e reter talentos locais com salários competitivos em Cabo Verde. De forma mais ampla, o governo deve também integrar políticas para aumentar a resiliência da infraestrutura digital.</p>	MED	Médio Prazo
Reequilibrar e atualizar programas públicos de apoio a start-ups e atores privados	<p>→ Programas como a Pró-Empresa devem considerar ampliar sua atuação às start-ups digitais em fase de crescimento. Isto exige a revisão de regras e regulamentos desatualizados para se adequarem às realidades do setor digital, tais como a remoção da exigência de diplomas universitários como requisitos para acesso a financiamentos.</p>	MED	Médio Prazo
Promover e aumentar as oportunidades para adoção de tecnologia e serviços digitais nos demais sectores, especialmente no turismo.	<p>→ Implementar um programa concebido para incentivar as MPME do setor do turismo a adotar serviços digitais, incluindo alojamento, restauração e passeios turísticos. Este programa deve incentivar investimentos em soluções digitais básicas, como websites, redes sociais e plataformas de pagamento integradas. Isto poderia incluir prémios de inovação (por exemplo, melhores soluções digitais, melhor website, plataforma de pagamento mais eficaz, entre outros) e incentivos fiscais.</p>	MTT em colaboração com MF	Médio Prazo
Avaliar programas com a finalidade de melhor integrar mulheres empreendedoras.	<p>→ Garantir oportunidades equitativas para empresas de tecnologia lideradas e pertencentes a mulheres. Isto inclui igualdade no acesso ao financiamento, investimentos e condições de crédito. Intervenções específicas, bem como fundos e programas dedicados devem ser considerados para melhor apoiar mulheres empreendedoras no sector.</p>	MED	Médio Prazo

Nota: BCV = Banco de Cabo Verde; G-20 = Grupo dos Vinte; MED = Ministério da Economia Digital; MF = Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial; MSME = micro, pequena e média empresa; MTT = Ministério do Turismo e Transportes; NOSi = Núcleo Operacional Para a Sociedade de Informação; SISP = Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos.

d. a. FATF 2023.

e. b. GPFI 2016.

*Para o curto prazo, de um a dois anos. Para o médio prazo, de três a cinco anos.

Notas

1. WIPO (2023).
2. Com base em dados da base de dados de Indicadores de Desenvolvimento Mundial.
3. StartupBlink (n.d.); <https://www.crunchbase.com/>.
4. <https://www.digital.cv/bolsa>.
5. <https://www.digital.cv/goglobal>.
6. INE (2023).
7. Kemp (202).
8. Consultar o site da Cabo Verde Digital em <https://www.digital.cv/>.
9. EllaLink liga o Brasil a Portugal e Espanha, com pontos de chegada em Cabo Verde, Ilhas Canárias e Mauritânia. O Cabo Expresso Regional do Corno de África do Senegal liga Cabo Verde ao Senegal. O Sistema de Cabos da África Ocidental liga a África do Sul ao Reino Unido, com pontos de chegada em 15 países. Por último, o Atlantis-2 liga a Europa à América do Sul, com pontos de chegada na Argentina, Brasil, Cabo Verde, Portugal, Senegal e Espanha. Para obter mais informações sobre esses cabos submarinos de fibra ótica, consultar o site da Submarine Networks em <https://www.submarinenetworks.com/>.
10. Swinhoe (2023).
11. Qiu (2021).
12. World Bank Group (2022).
13. <http://www.peacecable.net/>.
14. Ver “Mapa de Cabos Submarinos 2023,” Telegeography, Washington, D.C., <https://submarine-cable-map-2023.telegeography.com>.
15. IFC (2023).
16. Instituto Portulans (2023).
17. GDIP (no prelo).
18. De acordo com a União Internacional de Telecomunicações (UIT), um usuário de internet é qualquer pessoa que tenha utilizado a internet pelo menos uma vez nos últimos três meses. Esta definição desatualizada está a ser revista para melhor alinhamento com as novas metas de conectividade universal significativa adotadas pela UIT e pelo Enviado Técnico das Nações Unidas no contexto do Pacto Digital Global.
19. World Bank Group (2022); World Bank (2022).
21. Inforpress (2023).
22. Conectividade significativa refere-se a ter velocidades semelhantes às do 4G, possuir um smartphone, usar a internet diariamente e ter acesso ilimitado num local consistente, como casa, trabalho ou local de estudo. Para obter mais informações sobre conectividade adequada, consultar a página dedicada da Parceria Global para a Inclusão Digital em <https://globaldigitalinclusion.org/our-work/meaningful-connectivity/>.
23. Singh e Bishnu (2021); Ongena e Popov (2015).
24. World Bank (2022).
25. SISP (2023).
26. Consultar o Painel de Dados do Índice de Maturidade GovTech em <https://www.worldbank.org/en/data/interactive/2022/10/21/govtech-maturity-index-gtmi-data-dashboard>.
27. Ver capítulo 4.
28. THR (2021).
29. Com base em dados recolhidos de entrevistas e pedidos de partes interessadas em Cabo Verde, os operadores turísticos na ilha do Sal, servidos pelo concessionário Águas de Ponta Preta, afirmam que os seus custos operacionais são mais baixos, aproximadamente metade, em comparação com os praticados pela Electra (15 por cento versus 30 a 50 por cento).

Referências

- FATF (Financial Action Task Force). 2023. *International Standards on Combating Money Laundering and the Financing of Terrorism and Proliferation: The FATF Recommendations*. Paris: FATF. <https://www.fatf-gafi.org/en/publications/Fatfrecommendations/Fatf-recommendations.html>.
- GPFI (Global Partnership for Financial Inclusion). 2016. “G20 High-Level Principles for Digital Financial Inclusion.” Communiqué of the Third Group of Twenty Finance Ministers and Central Bank Governors Meeting, Chengdu, China, July 23–24.
- IFC (International Finance Corporation.) 2023. “The Impact of Submarine Cables on the Price of Internet and the Role of Competition and Regulation.” IFC, Washington, D.C.
- INE (National Statistics Institute). 2023. “Inquérito Anual às Empresas 2021.” INE, Praia. <https://ine.cv/publicacoes/inquerito-anual-as-empresas-2021/>.
- Inforpress. 2023. “Cape Verdean Diaspora Investor Guide Presented This Tuesday in Praia.” *Inforpress*, October 16, 2023. <https://inforpress.cv/cape-verdean-diaspora-investor-guide-presented-this-tuesday-in-praia/>.
- Ongena, Steven, and Alexander Popov. 2015. “Gender Bias and Credit Access.” Working Paper Series No. 1822, European Central Bank, Frankfurt. <https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scp-wps/ecbwp1822.en.pdf>.
- Portulans Institute. 2023. “Cabo Verde.” Network Readiness Index. <https://networkreadinessindex.org/country/cabo-verde/>.
- Qiu, Winston. 2021. “EllaLink Cable Lands in Cape Verde.” SubmarineNetworks.com, February 23, 2021. <https://www.submarinenetworks.com/en/systems/trans-atlantic/ellalink/ellalink-cable-lands-in-cape-verde>.
- SISP (Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos). 2023. *Annual Report 2022*. Praia: SISP. <https://www.sisp.cv/docs/SISP%20ANNUAL%20REPORT%202022.pdf>.
- Singh, Sumanjeet, and Bishnu Mohan Dash. 2021. “Gender Discrimination in Accessing Finance by Women-Owned Businesses: A Review.” *Journal of International Women’s Studies* 22 (9): 381–399. <https://vc.bridgew.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2645&context=jjws>.
- StartupBlink. N.d. “The Startup Ecosystem of Cape Verde.” Global Map. <https://www.startupblink.com/startup-ecosystem/cape-verde>.
- Swinhoe, Dan. 2023. “Cape Verde Receives \$15 Million Loan for Two Data Centers.” DataCenterDynamics.com, August 1, 2023. <https://www.datacenterdynamics.com/en/news/cape-verde-receives-15-million-loan-for-two-data-centers/>.
- U.S. Department of State. 2023. “2023 Investment Climate Statements: Cabo Verde.” Reports. <https://www.state.gov/reports/2023-investment-climate-statements/cabo-verde/>.
- WIPO (World Intellectual Property Organization). 2023. *Global Innovation Index 2023: Innovation in the Face of Uncertainty*. Geneva: WIPO. <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2023-section1-en-gii-2023-at-a-glance-global-innovation-index-2023.pdf>.
- World Bank. 2020. “Cabo Verde Digital Financial Services and Payment.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2022. “Cabo Verde Economic Update: Cabo Verde’s Potential Digital Dividends.” World Bank, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2023. “Cabo Verde Country Economic Memorandum: Sailing Rough Seas - Accelerating Growth and Fostering Resilience to Climate Change.” World Bank Group, Washington, D.C.

PARTE II

SETORES
FACILITADORES E TEMAS
TRANSVERSAIS

4

CONCORRÊNCIA E AMBIENTE REGULAMENTAR

4.1

Introdução

Este capítulo centra-se na melhoria do cenário concorrencial de Cabo Verde para atrair mais investimento privado produtivo. Destaca as principais vias para promover a entrada de privados e aumentar a concorrência, ao mesmo tempo que avalia o ambiente empresarial e de concorrência em Cabo Verde. A avaliação inclui potenciais fontes de distorções que podem impedir a operação de privados, abrangendo três vias específicas de intervenção governamental na economia—como interveniente no mercado, como regulador e como fiscalizador. A secção termina com recomendações de política específicas para melhorar a funcionalidade do mercado e garantir um ambiente regulamentar mais favorável aos negócios e à concorrência.

4.2

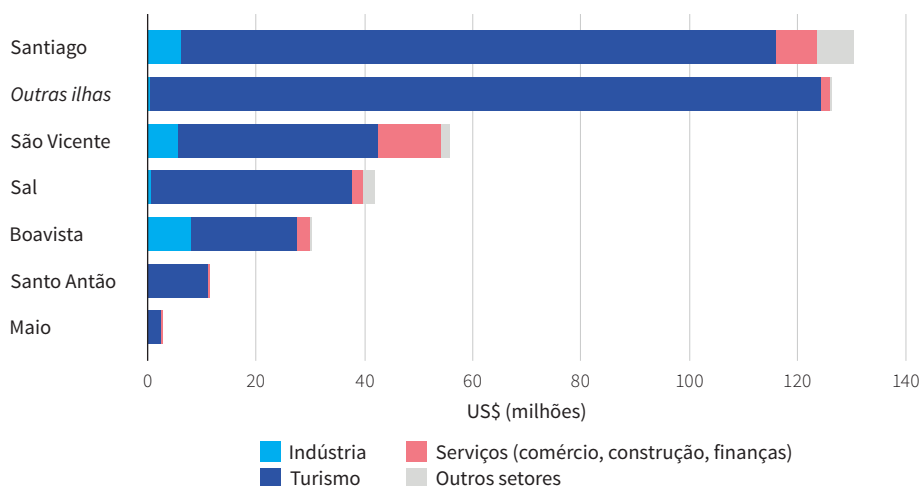
Cenário de competição

Melhorar a concorrência será fundamental para aumentar a competitividade internacional e libertar o potencial do setor privado para promover um crescimento mais diversificado e inclusivo. As empresas em Cabo Verde debatem-se com produtividade mais baixa e custos operacionais mais elevados, dificultando a sua capacidade de competir a nível global. Os preços dos principais serviços, como o frete marítimo, a internet e a energia, estão acima dos seus pares regionais, afetando a sua capacidade de oferecer serviços a preços competitivos a nível internacional. Além disso, os preços da energia e da internet em Cabo Verde estão entre os mais elevados da África Subsaariana, com as empresas a pagar custos de eletricidade mais elevados na região¹ e as tarifas móveis classificadas entre as 30 por cento mais caras da região.

Apesar dos esforços do governo no sentido da diversificação económica, os investimentos e a atividade económica permanecem altamente concentrados no turismo em apenas três ilhas (figura 4.1). Para incentivar o crescimento de outros setores de elevado potencial em Cabo Verde, é crucial abrir mercados para empre-

FIGURA 4.1

Média móvel dos fluxos líquidos de IDE por atividade econômica e ilha, 2019–22



Fonte: Cálculos baseados em dados oficiais do BCV.

Nota: IDE = investimento direto estrangeiro.

sas privadas e promover uma concorrência mais forte. Esta abordagem ajudaria a eliminar potenciais distorções que impedem o desenvolvimento destes setores.

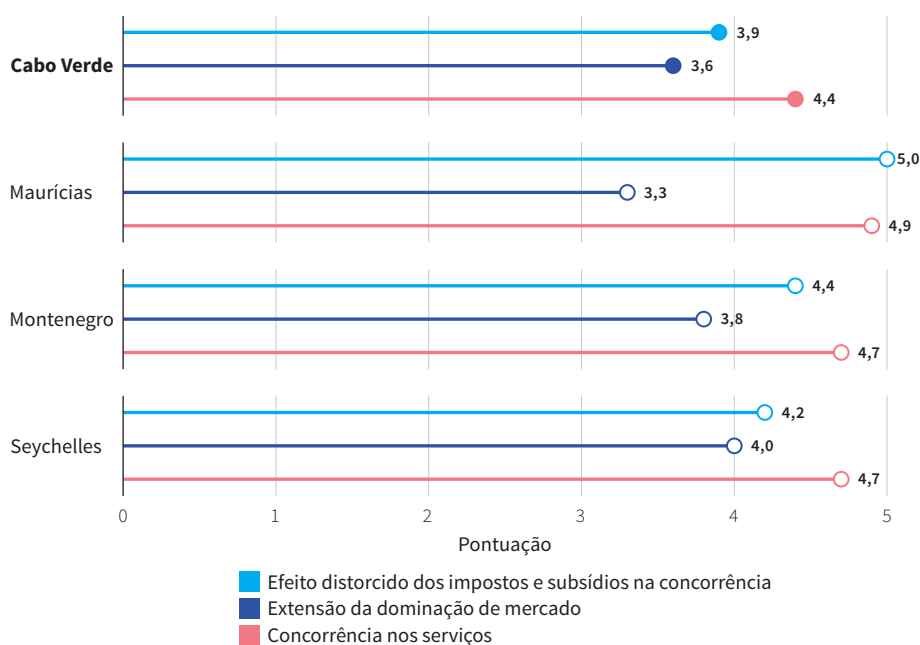
O governo de Cabo Verde fez progressos importantes no desenvolvimento de um quadro de política de concorrência, através da implementação do Decreto-Lei n.º 53/2003 da Lei da Concorrência e da criação da autoridade da concorrência. Esta lei é fundamental para promover e salvaguardar a concorrência, reconhecendo que o bom funcionamento dos mercados é fundamental para atrair o investimento privado, proteger os consumidores do abuso do poder de mercado e garantir condições de concorrência equitativas. A recém-formada autoridade da concorrência tem a tarefa de ser um órgão especializado e independente responsável por proteger e monitorizar os mercados, investigar e sancionar potenciais práticas anticoncorrenciais.

Apesar destes avanços, o ambiente concorrencial em Cabo Verde é afetado por desafios estruturais devido à sua geografia e à pequena dimensão do mercado, tornando-o mais vulnerável a potenciais distorções que poderiam dissuadir o investimento privado. Sendo um pequeno estado insular em desenvolvimento, Cabo Verde enfrenta baixa concorrência devido ao seu posicionamento geográfico. Da mesma forma, a pequena dimensão do mercado implica uma base de clientes reduzida e pode limitar as potenciais economias de escala, conduzindo potencialmente a custos de produção mais elevados e à redução da concorrência em certas indústrias. Consequentemente, os mercados de Cabo Verde tendem a ser altamente concentrados com poucos fornecedores, aumentando o risco de comportamento anti-concorrencial ou abuso de mercado por parte dos operadores históricos. Portanto, é fundamental que o governo monitorize de perto os mercados e tome medidas para melhorar e proteger a concorrência, especialmente em setores onde vários intervenientes podem operar sob incentivos baseados no mercado e eliminar regras que beneficiam injustamente determinados operadores.

As evidências sugerem que as questões de concorrência em Cabo Verde estão a dissuadir a entrada de privados, o investimento e o crescimento. As empresas do país experimentam um ambiente de concorrência relativamente fraco em setores como serviços profissionais, venda a retalho e serviços de rede; efeitos distorcidos de impostos e subsídios; e extensão do domínio do mercado (ver figuras 4.2 e 4.3). Além disso, a concorrência desleal e os interesses adquiridos estão entre os principais riscos para empresas em Cabo Verde.² Da mesma forma, a chegada de investimento estrangeiro privado diminuiu progressivamente ao longo da última década, passando de uma taxa de crescimento anual superior a 40 por cento para menos de 10 por cento.³

FIGURA 4.2

Índice de Competitividade Global: concorrência doméstica, Cabo Verde e países pares, 2019

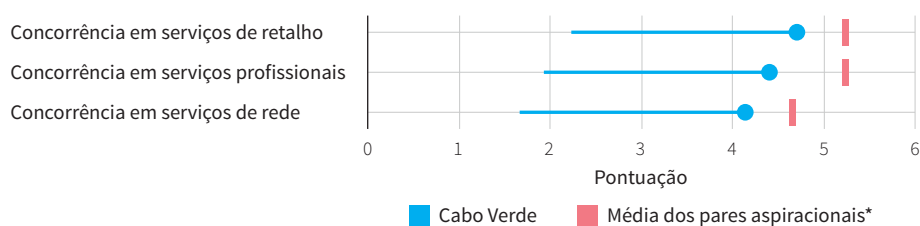


Fonte: WEF 2019.

Nota: O índice utiliza uma escala que varia de 1 a 7 (melhor pontuação).

FIGURA 4.3

Índice de Competitividade Global: análise da concorrência em serviços, 2019



Fonte: WEF 2019.

Nota: O índice utiliza uma escala que varia de 1 a 7 (melhor pontuação).

*Devido a limitações de dados, apenas as Maurícias, o Montenegro e as Seychelles foram incluídos como pares com as mesmas aspirações. Não existem dados para pares estruturais.

4.3

Oportunidades para investimento privado

O governo ao atuar como interveniente no mercado, regulador e fiscalizador molda o ambiente de negócios e determina os incentivos de mercado para atrair a participação e o investimento privado. Em Cabo Verde, o potencial para atrair investimento privado e concorrência em setores-chave com elevado potencial de crescimento, como a tecnologia financeira (*fintech*), os serviços digitais e o turismo, pode ser prejudicado pelas distorções do mercado. Estas distorções resultam de uma combinação de (1) presença do Estado como interveniente no mercado em setores que de outra forma poderiam estar abertos às empresas privadas, (2) regulamentações restritivas que dificultam a entrada e operação de novas empresas, e (3) fraca aplicação da regulamentação concorrencial e sectorial destinada a disciplinar os operadores históricos e proteger os intervenientes mais pequenos. A subsecção seguinte explora estas três áreas críticas para identificar onde é que Cabo Verde pode desbloquear oportunidades para o investimento privado (quadro 4.1).

4.3.1

O Estado como interveniente no mercado

Apesar das reformas recentes, o Estado em Cabo Verde continua a ter um papel proeminente no mercado, com algumas regras a provocar desequilíbrio no ambiente. O governo prosseguiu uma ambiciosa agenda de privatizações, conforme descrito na Lei de Privatizações 1/2006, para criar mais espaço para o investimento privado em setores anteriormente dominados pelo Estado através de vários instrumentos, tais como parcerias público-privadas (PPP), concessões e medidas de desinvestimentos.⁴ Alguns exemplos incluem a entrada da Vinci Airports para gerir sete aeroportos de Cabo Verde, ao abrigo de uma concessão de 40 anos destinada a dinamizar o setor do turismo em 2022,⁵ a concessão de 20 anos que permite transporte marítimo inter-ilhas de carga e passageiros, inclu-

QUADRO 4.1

Três pilares fundamentais para possibilitar mercados para investimento privado

MINIMIZAR INTERVENÇÕES GOVERNAMENTAIS DISTORCIDAS		APLICAR E MELHORAR AS REGULAMENTAÇÕES ANTITRUST
PILAR 1. Empresas do Estado e neutralidade competitiva	PILAR 2. Regulamentação económica e sectorial	PILAR 3. Instituições de mercado e fiscalização da concorrência
Simplificar a presença e o envolvimento do Estado nos mercados.	Reformar regulamentos que possam reforçar o domínio do mercado ou limitar o número de fornecedores, tais como restrições ao número de empresas, proibições ao investimento privado e falta de acesso a instalações essenciais.	Promover o desenvolvimento de capacidades, mandatos claros e independência dos órgãos reguladores e da autoridade da concorrência.
Garantir a neutralidade competitiva: avaliar a igualdade de condições entre as empresas públicas e as contrapartes privadas.	Eliminar intervenções públicas que conduzam a resultados combinados, tais como controlos de preços.	Fortalecer o quadro <i>antitrust</i> e institucional para prevenir e combater práticas anticoncorrenciais (abuso de posição dominante, cartéis).
Reformar as intervenções governamentais que distorcem a concorrência e proporcionam vantagens injustas, incluindo quadros que distorcem as condições de concorrência equitativas ou concedem discricção excessiva.		Evitar fusões que possam resultar em redução da concorrência.

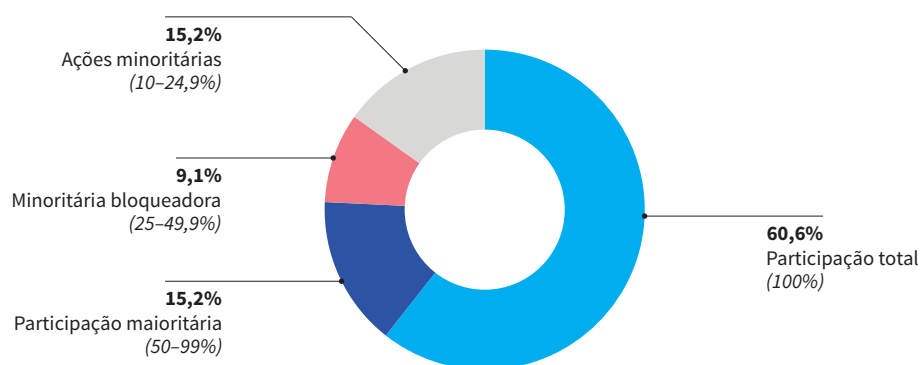
Fonte: Adaptado de Kitzmuller e Licetti 2012.

indo serviços de passageiros e carga em 2019, ⁶e a concessão de postos de recarga elétrica e instalações de energia solar a *Águas de Ponta Preta*. No entanto, as empresas com participação pública direta ou indireta de 10 por cento ou mais—denominados negócios do Estado (NE)—continuam a desempenhar um papel proeminente na economia.⁷ Em 2019, o Estado tinha participações em 33 empresas, detendo integralmente 20, detendo a maioria em cinco e tendo propriedade minoritária e mista com o setor privado em oito (figura 4.4). No total, as receitas dos NE ascenderam a 18 por cento do produto interno bruto (figura 4.5) e empregaram mais de 3.100 trabalhadores, representando 3,5 por cento do emprego formal.⁸

Os NE em Cabo Verde atuam em setores-chave cruciais para o crescimento e as operações comerciais, muitos dos quais são setores competitivos que poderiam ser viáveis à participação privada. Os NE prestam serviços essenciais às empresas, incluindo produção de eletricidade (Empresa de Eletricidade e Água; Electra), serviços bancários (Caixa Económica), sistemas de pagamento digital (*Sociedade Interbancária e Sistemas de Pagamentos*; SISP), serviços de telecomunicações móveis (Cabo Verde Telecom; CV Telecom), e serviços logísticos como operador portuário (*Empresa Nacional de Administração dos Portos*; Enapor).

FIGURA 4.4

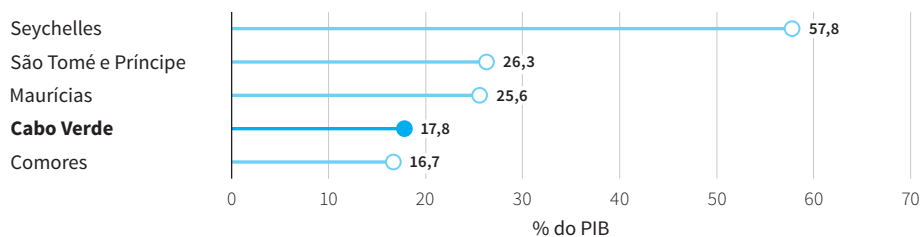
Negócios do estado, por nível de participação do estado, 2019



Fonte: Cálculos baseados em dados da base de dados Empresas Públicas do World Bank.

FIGURA 4.5

Receitas internas das empresas públicas no PIB, Cabo Verde e países pares, 2019



Fonte: Cálculos baseados em dados da base de dados Empresas Públicas do World Bank.

Nota: Os países pares correspondem a pares regionais selecionados (estruturais e com iguais aspirações) abrangidos na base de dados para os quais pelo menos dois terços das empresas reportam informações financeiras sobre receitas para garantir uma comparação adequada.

De acordo com a taxonomia sectorial proposta por Dall’Olio e outros (2022), os mercados são classificados como monopólios competitivos, parcialmente concorrenciais e monopólios naturais com base nas suas características económicas, na presença de falhas de mercado (por exemplo, externalidades) e na justificação económica para propriedade pública. Embora a participação do Estado em certos setores possa ser justificada devido às falhas do mercado e à pequena dimensão do mercado em Cabo Verde, é notável que mais de metade das empresas detidas pelo Estado operam em setores competitivos. Estes setores incluem o fabrico de produtos de limpeza, a construção de edifícios residenciais e não residenciais, o processamento e alojamento de dados e o imobiliário—todas áreas que poderiam ser viáveis para o setor privado (figura 4.6). Estas empresas representam 15 por cento das receitas e 13 por cento do emprego entre as empresas públicas (figura 4.7).

Os NE atuam em setores monopolistas e concorrenciais, com fortes estruturas verticais que potencialmente excluem a participação privada. Estas empresas operam frequentemente em setores de rede como a eletricidade, a água, os portos e as telecomunicações, como entidades verticalmente integradas, gerindo infraestruturas, produção e serviços a retalho. Embora a integração vertical

FIGURA 4.6

Número de empresas com participação pública, por tipo de setor, 2019

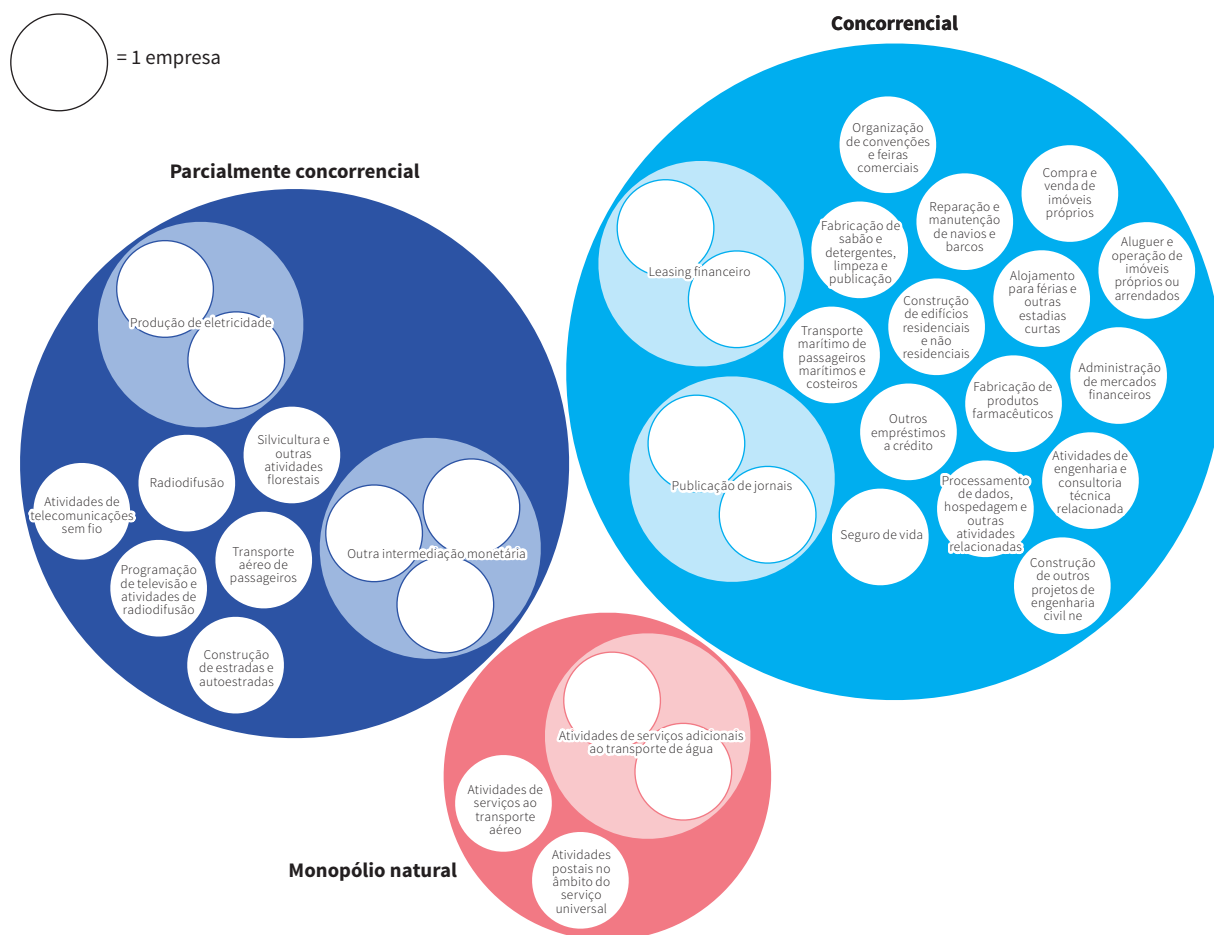
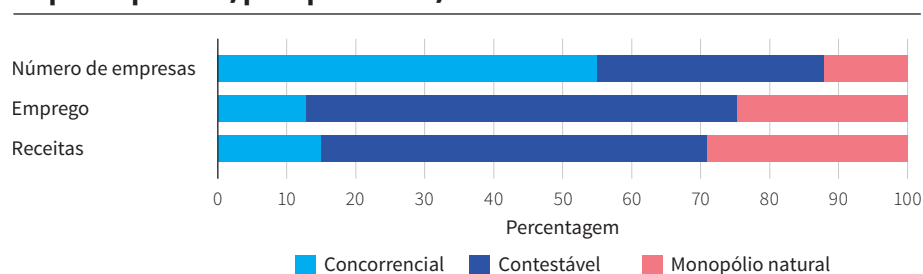


FIGURA 4.7

Empresas públicas, por tipo de setor, 2019

Fonte: Baseado na base de dados Empresas Públicas do World Bank e Dall'Olio e outros 2022.

Nota: Os setores competitivos referem-se a setores caracterizados por pequenas barreiras à entrada e setores que podem ser servidos pelo setor privado. Os setores concorrenciais são caracterizados por barreiras moderadas à entrada, bens públicos ou externalidades. Os setores de monopólio natural são aqueles que apresentam elevadas barreiras à entrada, economias de escala ou estruturas de custos subaditivos.

possa conduzir a certas eficiências, também apresenta riscos importantes de afastamento do setor privado. Por exemplo, a Electra, a empresa estatal de eletricidade e água, monopoliza a produção, o transporte e a distribuição de energia. O governo está a adotar um plano de reforma do setor energético para separar as operações da Electra e privatizar os seus ativos de produção e distribuição.⁹ A Enapor, uma entidade totalmente pública, controla a infraestrutura portuária, prestando serviços como serviços de armazenagem e movimentação, armazenagem, distribuição e gestão de infra-estruturas marítimas e portuárias. No setor das telecomunicações, a empresa pública CV Telecom opera a rede de infra-estruturas públicas e também se dedica a serviços retalhistas, o que poderia potencialmente prejudicar os fornecedores concorrentes, na sua tentativa de alavancar o seu poder de mercado.¹⁰ O governo propõe a fusão da CV Telecom com a CV Móvel e a CV Multimédia num único operador de serviços de telecomunicações fixas e móveis, internet e serviços de televisão a pedido.¹¹

Embora a participação pública não conduza necessariamente a distorções de mercado, acarreta riscos importantes de dissuadir a entrada de privados e o investimento, e perturbar o ambiente de concorrência. Estes riscos podem ser minimizados garantindo a igualdade de tratamento entre o setor privado e as empresas públicas e implementando medidas como a separação das funções comerciais e não comerciais, o reforço da concorrência e da regulamentação e a redução do apoio financeiro aos operadores públicos (ver caixa 4.1). A implementação destas medidas poderia levar a um melhor desempenho financeiro e prestação de serviços, ao mesmo tempo que aliviaria a carga fiscal causada pelas empresas públicas (EP).

4.3.2**O estado como regulador****4.3.2.1****Regras de mercado limitam a entrada de privados e a participação estrangeira**

Embora Cabo Verde tenha implementado efetivamente uma série de reformas para promover a concorrência, permitindo a entrada de privados e a expansão do mercado, algumas regulamentações de mercado existentes ainda dificultam a capacidade dos investidores privados de entrar e fornecer serviços essenciais a

CAIXA 4.1

Oportunidades para nivelar as condições de concorrência entre empresas privadas e públicas em Cabo Verde com base em princípios de neutralidade competitiva

1. Separação de atividades comerciais e não comerciais. A Lei 104/2016 do Setor Público,^a que se aplica a qualquer empresa com participações do Estado, não exige separação sistemática entre atividades comerciais e não comerciais, distorcendo potencialmente os preços dos principais serviços.^b Embora esta lei exija relatórios abrangentes sobre custos, receitas e desempenho financeiro à entidade de supervisão (*Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial* [UASE]), as metodologias de custo-padrão não estão a ser seguidas de forma consistente.^c Além disso, as empresas de propriedade pública têm frequentemente mandatos duplos, incluindo funções comerciais e obrigações de serviço público, mas não existe uma separação contabilística clara para os seus custos e receitas. Esta falta de distinção permite a possibilidade de subsídios cruzados de atividades comerciais com fundos destinados a atividades não comerciais (por exemplo, transferências), distorcendo as estruturas de custos e os mecanismos de preços, dificultando assim a entrada e o crescimento do setor privado. Isto também se aplica a parcerias e concessões público-privadas. Por exemplo, a concessão a Cabo Verde Inter-ilhas para transporte marítimo, que funciona numa base de subsídios cruzados, utilizando receitas de rotas densas para sustentar rotas (sociais) não lucrativas.^d

2. Exigência de taxas de retorno comerciais e comportamento de assunção de riscos das empresas públicas. O governo adotou recentemente uma metodologia para avaliar a saúde das empresas públicas, juntamente com uma plataforma para monitorizar os principais indicadores de desempenho.^e No entanto, há outras oportunidades de avaliar o desempenho das empresas públicas com pares do setor privado, quando disponíveis. A Lei 104/2016 do Setor Público não exige sistematicamente que as empresas públicas alcancem taxas de retorno comercial ou um valor atual líquido positivo nos seus investimentos. Isto leva a um comportamento mais arriscado e ao potencial de operar com prejuízo por períodos mais longos em comparação com os pares privados. Em 2017, as empresas públicas insolventes custaram ao governo perto de 2 por cento do produto interno bruto (PIB) por ano no orçamento de 2017–19.^f Os contratos de gestão baseados no desempenho entre o governo e os conselhos de administração das empresas públicas, embora contenham metas de receitas e custos alinhados com a política sectorial do governo, nem sempre se alinham com as realidades do mercado.^g Em 2022, a maioria das empresas públicas corria riscos elevados ou muito elevados de insolvência e rentabilidade.^h Finalmente, a falta de sanções por não prestação de serviços essenciais ou por se afastar dos contactos de gestão (embora a sua compensação financeira esteja ligada ao grau de prestação de serviços no final de cada ano) agravam esta questão.ⁱ

3. Apoio financeiro e distorção do mercado. Apesar da lei da

concorrência proibir as ajudas públicas que provocam distorções de mercado, as empresas públicas em Cabo Verde recebem ocasionalmente fundos públicos através de capitalizações e operações de re-empréstimo.^j Embora não beneficie de taxas de juro preferenciais, uma grande parte da dívida das empresas públicas é garantida pelo Estado. O governo concede empréstimos para cobrir custos operacionais (por exemplo, salários na companhia aérea estatal Transportes Aéreos Cabo Verde),^k prolonga os prazos de reembolso de empréstimos garantidos pelo Estado e contratados com bancos públicos,^l ou concede tolerância de dívida.^m Em 2017, as garantias explícitasⁿ para empréstimos comerciais às empresas públicas equivaliam a 7,4 por cento do PIB, acima dos 6,3 por cento em 2016.^o A dívida acumulada das três maiores empresas públicas atingiu 32 por cento do PIB em 2017, principalmente ligada a empréstimos contraídos pela Electra, a Imobiliária, Fundiária e Habitat (Fundo Imobiliário e Habitacional), e os Transportes Aéreos de Cabo Verde (transportadora nacional). Este apoio coloca pressões importantes sobre o orçamento público e cria condições de concorrência desiguais, especialmente porque as empresas privadas podem não receber subsídios ou ajuda financeira semelhantes, mesmo quando operam no mesmo mercado. No entanto, a UASE está a melhorar a divulgação de informações financeiras para melhorar a transparência e a monitorização da dívida e do desempenho das empresas públicas.

4. Aplicação das regras do mercado. Embora a maioria das empresas públicas esteja sujeita a regras semelhantes às das empresas privadas ao abrigo do código comercial,^p do direito da concorrência,^q do imposto sobre as sociedades e da legislação sobre contratos públicos, a aplicação parece bastante limitada. As empresas públicas, a menos que sejam criadas por ato legislativo,^r são geralmente constituídas de acordo com os mesmos procedimentos que as empresas privadas e supervisionadas pela *Agência de Regulação Multissetorial da Economia*. De acordo com a Lei do Setor Público 104/2016 e o Código do Imposto sobre as Sociedades 82/2015,^s as empresas públicas estão sujeitas a impostos sobre lucros, rendimentos e vendas, da mesma forma que as empresas privadas, sem isenções fiscais específicas.^t No entanto, um sistema complexo de despesas com impostos sobre o rendimento das sociedades aplica-se a vários setores em que as empresas públicas estão presentes (por exemplo, finanças, construção), e extensas isenções do imposto sobre o valor acrescentado aplicam-se a determinados bens regulamentados, incluindo energia, água, combustível e comunicação.^u Apesar das reformas e do papel da UASE, existem outras oportunidades para reforçar a aplicação das regras de mercado para impulsionar a entrada de privados e prevenir o abuso de poder de mercado por parte dos titulares do Estado.

Fonte: Análise da Unidade de Mercados Globais, Concorrência e Tecnologia do World Bank com base no quadro regulamentar.

a. O Decreto-Lei n.º 104/VIII/2016 estabelece os princípios e regras aplicáveis ao setor público ("Lei do Setor Público n.º 104/2016").

CAIXA 4.1

Oportunidades para nivelar as condições de concorrência entre empresas privadas e públicas em Cabo Verde com base em princípios de neutralidade competitiva (continuação)

- b. As principais reformas incluem a consolidação do registo de empresas, a expansão dos serviços abrangidos pela Empresa no Dia e limites de tempo para determinados procedimentos (World Bank Group 2020).
- c. As demonstrações financeiras anuais das empresas públicas são publicadas no site da UASE e um relatório integrado é preparado para a situação financeira das empresas públicas pela UASE, sob tutela do Ministério das Finanças.
- d. World Bank Group 2022.
- e. A plataforma gestora de *Business Intelligence e Data Analytics* das Empresas Públicas está disponível publicamente em <https://www.mf.gov.cv/soemanager/index.html>.
- f. World Bank 2017.
- g. Lei do Setor Público n.º 104/2016 artigo 57.º.
- h. UASE 2022.
- i. Por exemplo, em 2015, a Electra assinou um acordo de desempenho com o governo, estabelecendo metas operacionais e financeiras. No entanto, a Electra não conseguiu cumprir estas metas comerciais e o governo não aplicou sanções por este incumprimento (World Bank Group 2018).
- j. World Bank 2019: 14 e 52. Decreto-Lei n.º 53/2003, artigo 11.º, que altera o Decreto-Lei n.º 2/99, que rege o direito da concorrência, estabelece que "As ajudas concedidas às empresas não devem restringir ou afetar significativamente a concorrência no mercado." No entanto, sem um quadro eficaz de conceção e controlo de subsídios, a aplicação desta disposição não é clara. O projeto de reforma da lei da concorrência mantém, em termos gerais, esta disposição, com uma extensão ou elaboração mínima.
- k. O financiamento governamental é feito principalmente através de garantias de crédito, regidas pelo Decreto 42/2018. O artigo 2.º deste decreto estipula que sejam fornecidas garantias para apoiar a economia e aderir aos princípios de igualdade e competitividade. O Artigo 4.º estabelece que os limites máximos e limites de garantia são definidos pelo parlamento no orçamento do Estado, sendo o limite atual de 11.500 mil milhões de CVE (101.500 dólares), divididos entre 70.800 dólares para as empresas públicas e 30.700 dólares para o setor privado. Em 2022, por exemplo, a companhia aérea estatal Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV) (renacionalizada em 2021), recebeu uma garantia governamental para um empréstimo de 1,5 milhões de euros para cobrir necessidades de emergência, incluindo o pagamento de salários.
- l. Em Fevereiro de 2023, o governo autorizou a prorrogação de um ano para o reembolso de dois empréstimos contraídos pela TACV com garantias estatais da Caixa Económica, outra entidade estatal (Inforpress 2023).
- m. De acordo com o balanço financeiro anual de 2020 da TACV, a transportadora de bandeira nacional ficou isenta do reembolso de uma dívida e empréstimo junto da Caixa Económica, outra entidade pública.
- n. As garantias governamentais para empréstimos, créditos e operações financeiras são reguladas pelo Decreto n.º 07/2018.
- o. World Bank 2018: Anexo 4.
- p. Decreto-Lei n.º 47/VII/2009 artigos 10.º e 44.º; Lei do Setor Público n.º 104/2016.
- q. Lei do Setor Público n.º 104/2016 artigo 11.º. Ver também Lei da Concorrência n.º 53/2003 artigo 1.1, que estende a aplicação da lei da concorrência a todas as atividades económicas, incluindo no setor público.
- r. Lei do Setor Público n.º 104/2016 artigo 5.º.
- s. Decreto-Lei n.º 82/VIII/2015 Novo Código do Imposto sobre Pessoas Coletivas.
- t. Ver Lei do Setor Público n.º 104/2016 artigo 10.º (4); Artigos 2 e 4 do Código Tributário das Sociedades.
- u. World Bank 2019.

preços mais competitivos. A estratégia governamental simplificou efetivamente os procedimentos de registo de empresas, como comprovam as reformas do Código do Registo Comercial (2020),¹² o programa “empresa num dia” (2008), o desenvolvimento do balcão único Casa do Cidadão (2007) e a implementação da assinatura eletrónica, que reduziu o tempo de registo de empresas de 15 dias para menos de um. Além disso, o governo está a implementar um forte programa de digitalização para gerir procedimentos aduaneiros numa única janela. Embora ainda sejam necessárias melhorias adicionais, como a implementação de pagamentos eletrónicos, bem como a melhoria da continuidade do serviço, os exportadores e importadores beneficiaram desta janela única digital para processar os seus pedidos de forma mais eficiente.¹³ Além disso, para estimular a atividade empresarial, Cabo Verde eliminou a dupla tributação¹⁴ e dispensou o pagamento de prestações fiscais aos contribuintes que declararam prejuízos ou iniciaram a sua atividade empresarial no ano anterior.^{15 e 16}

No entanto, procedimentos onerosos e discricionários para a obtenção e renovação de licenças de operação, bem como algumas restrições à participação estrangeira, dificultam a entrada de novas empresas em Cabo Verde. Há alguma oportunidade de melhoria em algumas ilhas, simplificando e alinhando os requisitos entre a Casa do Cidadão, os municípios e as agências de licenciamento.¹⁷ Embora os requisitos para licenças de operação estejam especificados na lei e as informações estejam disponíveis *online*, não há previsibilidade sobre o cro-

nograma e a resposta esperada das autoridades.¹⁸ Por exemplo, os operadores de carga marítima podem submeter os seus interesses e planos de negócios ao Ministério do Mar, mas não existe um protocolo ou prazo padronizado para a obtenção de uma decisão final. Além disso, a falta de um sistema de licenciamento baseado no risco impõe um fardo elevado aos setores de baixo risco, como o turismo, que enfrentam os mesmos protocolos e requisitos que as atividades de alto risco.¹⁹ O setor do turismo, em particular, enfrenta desafios devido à multiplicidade de instituições envolvidas, à complexidade dos processos e à conscientização limitada, tornando a entrada mais complicada. Embora nenhuma atividade económica esteja totalmente fechada ao investimento privado, existem limites para o investimento estrangeiro e propriedade privada em alguns setores,²⁰ incluindo um limite de 49 por cento à participação estrangeira nas pescas e um requisito de pelo menos 25 por cento de propriedade cabo-verdiana no transporte marítimo inter-ilhas.²¹

4.3.2.2 **Algumas regulamentações aumentam os custos operacionais para concorrentes privados**

4.3.2.2.1

Controlos de preços

Em Cabo Verde, o controlo governamental de preços em vários setores que poderiam beneficiar da concorrência está a dificultar os incentivos de mercado à participação de privados e a uma melhor prestação de serviços. Por exemplo, os preços dos serviços de transporte marítimo doméstico permaneceram inalterados desde 2006.²² A concessionária estatal (*Cabo Verde Inter-ilhas* [CVI]) está vinculada a um limite tarifário nacional, enquanto os dois operadores não concessionários são livres de definir os seus preços de forma competitiva.²³ Como resultado, a CVI, sem pressão competitiva de mercado, tem pouco incentivo para melhorar a qualidade do serviço, expandir rotas ou aumentar receitas, uma vez que opera com preços fixos e recebe compensação estatal em caso de défice. Da mesma forma, os preços do transporte aéreo doméstico são definidos pela *Agência de Aviação Civil* (AAC) e são determinados por rota e segmento de mercado, independentemente da direção (entrada ou saída) ou estação do ano.²⁴ As tarifas estão segmentadas em quatro categorias e incluem condições para rotas fundamentalmente indiretas (11 rotas também estão incluídas), oferecendo preços reduzidos para passageiros que necessitam de ligações inter-ilhas (com escala até 5 dias), sendo em média 40 por cento mais baratos que as rotas diretas.²⁵ No entanto, estes limites máximos de preços e restrições tarifárias têm efeitos adversos sobre os operadores privados. Restringem a viabilidade e a rentabilidade dos seus investimentos e limitam os incentivos à abertura de novas rotas ou ao aumento da frequência dos voos, provocando perdas significativas e a saída do mercado.²⁶

4.3.2.2.2

Regulamentos sobre partilha de infraestrutura

Os investidores privados em Cabo Verde enfrentam limitações no acesso a infraestruturas essenciais, predominantemente controladas por empresas públicas, limitando a entrada em segmentos de mercado competitivos. Os dois principais problemas de concorrência com a partilha de infraestruturas incluem, em primeiro lugar, os operadores históricos que gerem ativos de infraestruturas essenciais, ao mesmo tempo que fornecem acesso a operadores privados com os quais competem em serviços a retalho. Em segundo lugar, as regras obrigam os concorrentes

privados a negociar caso a caso, o que é um problema, dado os desequilíbrios no poder de negociação entre os titulares do Estado e os concorrentes privados. Garantir salvaguardas de concorrência adequadas é essencial para equilibrar o poder de negociação entre os operadores privados e os operadores públicos.

No setor da energia, as regras de interligação impedem os produtores privados de se ligarem à rede, o que poderia baixar os preços e promover um mix energético mais diversificado em Cabo Verde. Mais investimentos em fontes de energia renováveis poderiam potencialmente reduzir os custos de eletricidade e diversificar o cabaz energético de Cabo Verde (ver capítulo 6). No entanto, é necessário melhorar as condições para os produtores privados.²⁷ Embora a lei exija que as concessionárias de transporte de eletricidade concedam acesso às suas redes, os produtores privados devem negociar contratos anuais com a Electra, que controla o acesso à rede.²⁸ O estabelecimento de regras claras sobre o acesso poderia promover a entrada de investidores privados e proporcionar melhores condições para negociar estes contratos em condições de concorrência equitativas. Isto será essencial para aumentar a independência energética, os investimentos em fontes renováveis e reduzir a exposição aos preços do petróleo e custos fiscais associados.

No que diz respeito aos serviços de telecomunicações, os investidores privados enfrentam falta de garantias de acesso a infraestruturas essenciais para competir em condições de concorrência equitativas. Em 2019, a Agência de Regulação Multissetorial da Economia (ARME) promulgou um regulamento fundamental que permite aos operadores privados o acesso a infraestruturas essenciais para reduzir custos de capital, reduzir barreiras à entrada e aumentar a concorrência. No entanto, isto foi suspenso em 2020 e assim permanece até 2023, deixando os investidores privados sem garantias de acesso a infraestruturas essenciais controladas por operadores públicos.²⁹ As operadoras privadas entraram com uma ação judicial contra a operadora estatal para obter acesso, mas a questão não foi ainda solucionada.

Da mesma forma, no setor financeiro, o Estado controla infraestruturas essenciais. A SISF, detida maioritariamente pelo Estado,³⁰ opera como um monopólio *de facto*, gerindo diversas infraestruturas do mercado financeiro, incluindo sistemas de troca de cartões, serviços de câmaras de compensação automatizadas, câmaras de compensação de cheques e o gabinete de serviços *Swift*. Para fomentar o desenvolvimento dos serviços *fintech* em Cabo Verde, é crucial estabelecer regras que permitam a entrada de privados e a concorrência em alguns destes segmentos.

Melhorar o acesso de privados a infraestruturas essenciais pode reduzir os elevados custos de eletricidade e internet de Cabo Verde, aumentando assim a competitividade e a adoção de tecnologia. Os elevados preços da energia e da internet são identificados como dois principais obstáculos pelas empresas em Cabo Verde, afetando os custos operacionais dos setores relevantes, incluindo hotéis e serviços de alojamento, e dificultando a adoção da tecnologia pelas empresas.³¹ Em Janeiro de 2023, os preços da eletricidade em Cabo Verde estavam entre os mais elevados de África, impactando negativamente os custos operacionais dos setores relevantes em Cabo Verde, incluindo hotéis e serviços de alojamento. Além disso, o custo dos serviços de internet no país está entre os mais caros da região, juntamente com velocidades de banda larga mais baixas em comparação com os pares comparáveis.

4.3.2.3

Algumas medidas criam condições de concorrência desiguais para empresas nacionais e estrangeiras

A neutralidade competitiva limitada nos concursos públicos limita a capacidade dos operadores privados de competir com base no mérito. Embora a lei de contratos públicos estabeleça os requisitos e condições para concursos competitivos entre fornecedores públicos e privados, as recentes atribuições de contratos destacam oportunidades potenciais para aumentar a concorrência no mercado através de concursos e licitações competitivos. Isto atrairia uma gama mais ampla de interessados e atribuiria direitos ao fornecedor mais adequados, considerando fatores em termos de capacidade, planos de investimento e prestação de serviços. O governo também implementou um portal digital para melhorar a transparência e promover a participação dos intervenientes no mercado nos processos de contratação pública.³² No entanto, em alguns casos, nos termos do artigo 39.º da Lei dos Contratos Públicos, podem beneficiar da atribuição de contratos de fonte única quando detêm direitos legais de exclusividade para fornecer determinados bens ou serviços,³³ como visto em contratos recentes de serviços de tecnologia de comunicação para instituições públicas.

A concorrência no transporte aéreo internacional e na conectividade continua limitada por requisitos onerosos para as transportadoras aéreas estrangeiras, apesar de vários acordos bilaterais de céu aberto. Cabo Verde tem acordos bilaterais de serviços aéreos com os Estados Unidos, um acordo horizontal com a União Europeia (UE) e 60 acordos bilaterais com países de África, Europa e Américas.³⁴ e ³⁵ Uma maior liberalização e implementação de acordos regionais, como o Mercado Único Africano de Transporte Aéreo, que visa estabelecer um mercado unificado de transporte aéreo, poderia promover a liberalização da aviação e fomentar a integração económica em toda a África, mas a implementação por alguns estados está pendente.³⁶ Os requisitos para as transportadoras estrangeiras podem desencorajar os operadores privados de estabelecer ligações com os países vizinhos, conduzindo potencialmente a voos menos frequentes, tarifas mais elevadas e à redução da capacidade intra-regional de passageiros e de carga,³⁷ aumentando assim os tempos de viagem e os custos para os viajantes. Da mesma forma, requisitos como a exibição de uma marca de matrícula cabo-verdiana nas aeronaves que operam no país³⁸ limitam a capacidade das transportadoras estrangeiras de servirem rotas internacionais e maximizarem a interconectividade com outras rotas (por exemplo, as ligações europeias exigem um registo na UE). Isto também tem impacto na mobilidade da tripulação, o que poderia ajudar a reduzir custos e permitir a cobertura de rotas mais longas em Cabo Verde.³⁹

4.3.2.4

Dinâmicas competitivas e seu impacto no desenvolvimento turístico de Cabo Verde

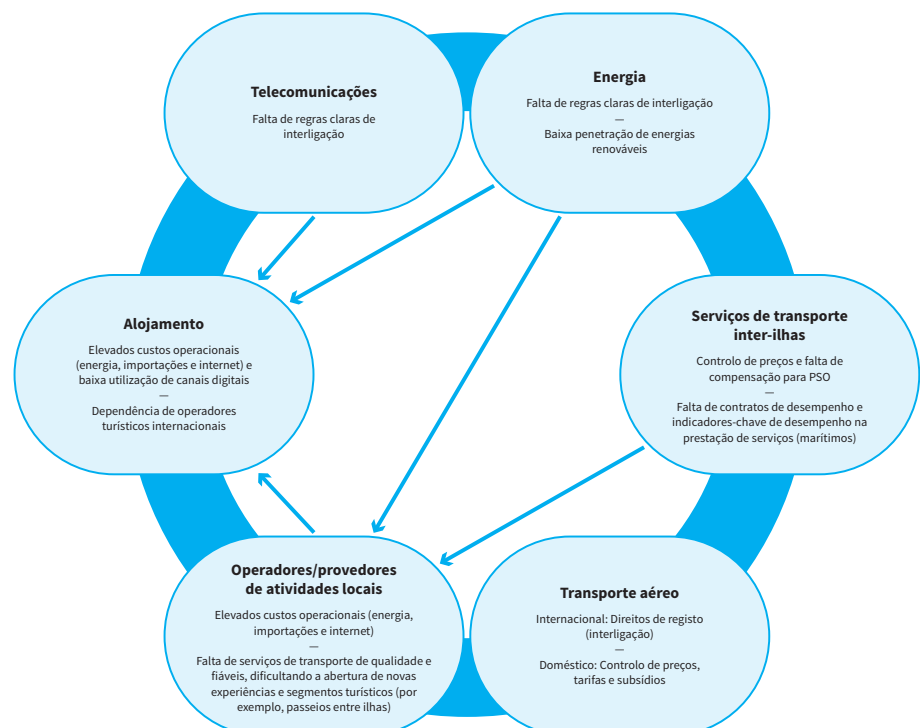
Os desafios relacionados com a concorrência nos principais setores facilitadores de Cabo Verde representam um desafio substancial para a oferta de serviços turísticos mais competitivos e para a promoção da diversificação no país. Este estudo de caso ilustra como as distorções e restrições do mercado em setores-chave podem prejudicar o potencial do turismo em Cabo Verde. Embora não existam restrições específicas à entrada e operação em serviços de alojamento ou de op-

eradores turísticos terrestres, os desafios existentes nos principais setores facilitadores apresentam desafios aos esforços de Cabo Verde para se expandir para além do seu modelo com tudo incluído e dos mercados de origem tradicionais. A figura 4.8 resume as principais questões relacionadas com os serviços relacionados com o turismo.

Regulamentações restritivas no transporte aéreo e marítimo diminuem o potencial de Cabo Verde para diversificar a sua oferta turística. A conectividade internacional do país, focada principalmente no Sal, Boa Vista e Santiago, com conectividade doméstica inter-ilhas limitada, está a diminuir o seu atrativo para turistas interessados em visitas auto-planeadas ou em tendências de mercado emergentes, como passeios por ilhas e excursões. Algumas restrições vinculativas para uma maior conectividade internacional incluem requisitos para marcas de registo nacionais em aviões, que impedem as companhias aéreas estrangeiras de otimizar a interconectividade e reduzir custos. No mercado interno, os controlos de preços desencorajam a entrada de operadores, mesmo em rotas potencialmente lucrativas onde a concorrência privada é viável. Estes desafios regulamentares criam em geral serviços de transporte mais lentos e mais caros em comparação com os de países semelhantes, atuando como um estrangulamento para o movimento independente de turistas, o que é crítico para o turismo auto-planeado e doméstico e para a expansão da indústria para as ilhas fora do Sal e da Boa Vista.⁴⁰ A questionabilidade do sistema de transporte marítimo de cargas também afeta o fornecimento de perecíveis provenientes de outras ilhas. No

FIGURA 4.8

O impacto das principais questões de concorrência em Cabo Verde no setor do turismo e nos seus facilitadores



Fonte: Autores.

Nota: KPI = indicador-chave de desempenho; PSO = obrigação de serviço público.

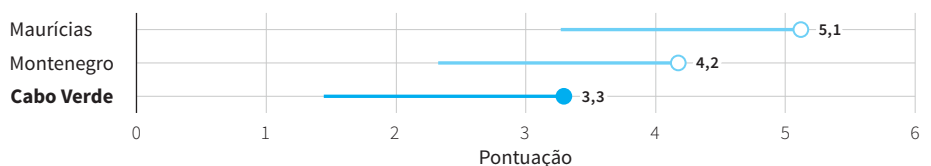
entanto, existem oportunidades para melhorar a conectividade inter-ilhas com a introdução do Decreto-Lei n.º 5/2023, que permite a atribuição de concessões a um ou vários para a operação de transporte aéreo regular doméstico em rotas específicas, conjunto de rotas, ou em todas as rotas nacionais.

A pequena dimensão do mercado e as limitações de Cabo Verde têm contribuído para uma baixa presença de companhias aéreas internacionais, uma lacuna preenchida por companhias aéreas charter e operadores turísticos internacionais (ITOs). A limitada conectividade internacional a apenas quatro ilhas—Sal, Boa Vista, São Vicente e Santiago—e a baixa conectividade inter-ilhas resultaram numa diversificação limitada das ofertas turísticas e da procura conexas. O desenvolvimento de alojamentos tem-se centrado no Sal e na Boa Vista, representando cerca de 75 por cento de todos os quartos disponíveis, e depende fortemente de OTIs, voos *charter* e pacotes com tudo incluído. O mercado primário compreende turistas de médio curso da Europa Ocidental, a maioria dos quais visita apenas uma das duas ilhas.

Esta estrutura de mercado corre riscos de encerramento do mercado devido a elevada concentração e integração vertical. Por exemplo, um OTI controla cerca de 47 por cento do mercado em Cabo Verde, aumentando para 52 por cento no Sal e 83 por cento na Boa Vista.⁴¹ Os OTIs oferecem opções de só assentos e pacotes nas suas companhias aéreas, bem como pacotes que incluem voos através de companhias aéreas terceirizadas regulares e *charter*, provavelmente aumentando a sua participação global de turistas. Também oferecem serviços de alojamento através de vários hotéis, com hotéis associados e independentes em Cabo Verde, gerando 98 e 80 por cento dos seus negócios a partir de OTIs, respetivamente.⁴² Embora a integração vertical possa conduzir a ganhos de eficiência e a preços potencialmente mais baixos para os clientes, também representa o risco de domínio do mercado por alguns intervenientes importantes, ganhando significativamente o controlo sobre um segmento do mercado do turismo. Esta

FIGURA 4.9

Eficiência dos serviços de transporte aéreo, Cabo Verde e seus pares, 2021

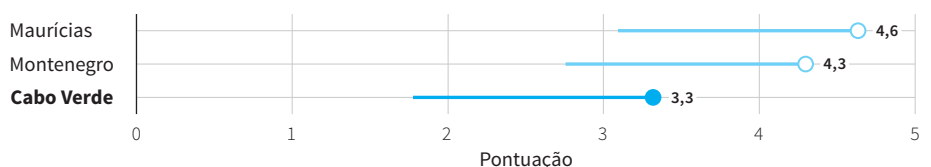


Fonte: WEF 2021.

Nota: As pontuações variam de 1 a 7 (melhor).

FIGURA 4.10

Eficiência dos serviços marítimos, Cabo Verde e seus pares, 2021



Fonte: WEF 2021.

Nota: As pontuações variam de 1 a 7 (melhor).

posição dominante poderia potencialmente dificultar a capacidade de outras empresas, especialmente fornecedores de alojamento independentes ou outros OTI, de acederem a *inputs* essenciais (como assentos de avião) de um fornecedor alternativo devido à falta de alternativas suficientes.

4.3.3

O estado como árbitro do mercado

O reforço do quadro regulamentar da concorrência e a criação de capacidade institucional são cruciais para dissuadir e penalizar comportamentos anticoncorrenciais. A Lei da Concorrência 53/2003, que abrange as atividades económicas públicas e privadas, tem sido um avanço importante, embora persistam algumas lacunas regulamentares. A lei permite ao governo isentar da lei determinados setores ou práticas anticoncorrenciais e promulgar legislação especial com potenciais efeitos anticoncorrenciais. A lei também isenta notificações de fusões que possam impedir a concentração e o abuso de poder de mercado (*ex-ante*) nos setores de crédito, parabancário e seguros.⁴³ Além disso, embora a lei da concorrência impeça que as ajudas do Estado tenham impacto na concorrência, isto não se aplica a programas aprovados pelo Estado.⁴⁴ Outras limitações incluem a ausência de um programa de leniência, sanções baixas e resolução para o domínio do mercado, e multas relativamente baixas que não funcionam como um elemento dissuasor contra o comportamento anti-concorrencial.⁴⁵ Finalmente, a abordagem da lei ao domínio do mercado, baseada em limiares de quota de mercado individuais ou coletivos, não se alinha com as melhores práticas internacionais e pode não ser adequada para a economia pequena e propensa à concentração de Cabo Verde.⁴⁶ Algumas destas áreas foram incorporadas no projeto de reforma em 2020, mas este não foi aprovado.⁴⁷

Além disso, a *Autoridade da Concorrência* (AdC) ainda não se tornou totalmente operacional, em parte devido à sua recente criação e ao desafiante reforço do seu acesso a recursos humanos e orçamentais. Criada como entidade distinta em 2022, absorvendo funções da Direção Geral do Comércio subordinada ao Ministério do Comércio, Indústria e Energia, a AdC tinha como objetivo promover a fiscalização do mercado. Embora a Lei n.º 21/2022 tenha estabelecido um período de transição de 120 dias, a partir de Agosto de 2023, a agência apenas criou o seu conselho de administração, estando o seu orçamento e plano de negócios ainda pendentes de aprovação do Ministério das Finanças e Desenvolvimento Empresarial (MF). Consequentemente, a AdC não conseguiu iniciar operações plenas ou garantir os recursos humanos, técnicos e de capital necessários para uma vigilância eficaz dos mercados.⁴⁸ A AdC enfrenta desafios de recrutamento e formação, de estabelecimento de pré-requisitos operacionais e de formulação de políticas internas. Além disso, as restrições orçamentais dificultam ainda mais as operações críticas, incluindo estratégias de defesa da concorrência, a atualização do quadro regulamentar da concorrência e o início de investigações e sanções. A capacidade da AdC para cumprir o seu mandato e responder às reclamações, especialmente em setores como o farmacêutico e o turismo, depende do apoio internacional, permanecendo incerta a sua eficácia futura.

Além disso, a estrutura institucional e a coordenação limitada entre as agências em Cabo Verde levam à sobreposição de responsabilidades e ao enfraquecimento da aplicação a nível sectorial. Agências reguladoras distintas responsáveis pela

conceção e aplicação da regulamentação técnica e económica em setores-chave: a ARME para serviços digitais, energia e água; o Instituto Marítimo Portuário (IMP) supervisiona a pesca, as operações portuárias e o transporte marítimo; e a AAC determina as regras no setor da aviação. No entanto, esta falta de coordenação entre as agências reguladoras com mandatos regulamentares e de concorrência traduz-se em funções sobrepostas que prejudicam a aplicação eficaz das regras estabelecidas. No transporte marítimo, embora o Ministério do Mar (MM) aprove a potencial entrada de operadores de transporte marítimo, a gestão das concessões marítimas inter-ilhas envolve a unidade de supervisão de PPP (Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial [UASE], sob tutela do MF), o MM e o IMP. No setor do turismo, as entidades privadas destacam os papéis sobrepostos de múltiplas instituições públicas, tendo de lidar com procedimentos que exigem múltiplas instituições públicas, incluindo o Ministério do Turismo e Transportes (MTT), o Instituto do Turismo, a Câmara de Turismo e os municípios, criando confusão e atrasos.⁴⁹

4.4

Recomendações

Cabo Verde tem oportunidades significativas para atrair mais investimentos produtivos, permitindo a entrada do setor privado, melhorando o ambiente regulamentar para uma concorrência equitativa e fortalecendo as capacidades institucionais para uma aplicação eficaz. As principais recomendações de política para eliminar as restrições mais vinculativas que os investidores privados enfrentam incluem:

- **Racionalizar a participação do Estado em setores competitivos.** É crucial reduzir o papel do Estado como interveniente no mercado em setores viáveis para as empresas privadas. Isto exige a separação de serviços verticalmente integrados e a abertura de segmentos de mercado à participação privada através de PPP e medidas de desinvestimento. A implementação do princípio da subsidiariedade, onde o Estado se concentra em áreas com exigências não satisfeitas que as empresas privadas não conseguem satisfazer, pode ajudar a dar prioridade a áreas onde a propriedade estatal é considerada necessária em relação a áreas adequadas para empresas privadas. Por exemplo, setores como a produção de eletricidade ou serviços de dados poderiam ser áreas competitivas para operadores privados, enquanto funções consideradas inviáveis para fornecimento de privados poderiam permanecer sob propriedade do Estado.
- **Reforma do quadro regulamentar.** É crucial rever o quadro regulamentar para promover condições de concorrência mais equilibradas entre os operadores estatais e os concorrentes privados—novos participantes e operadores históricos—através do reforço da neutralidade competitiva, o que inclui a separação das funções comerciais e não comerciais, a exigência de retornos baseados no mercado e dando garantia de concorrência para a partilha de infraestruturas nos setores das telecomunicações, da energia e dos serviços financeiros. Além disso, o quadro deverá ter como objetivo limitar a utilização de controlos de preços em setores onde a prestação de serviços competitivos seja viável, explorando simultaneamente mecanismos alternativos, tais como subsídios à procura, para cobrir as obrigações de serviço público. Isto poderia envolver subsídios direcionados a rotas sociais ou a populações vulneráveis.

- **Melhorar a capacidade institucional.** O reforço da capacidade da AdC e dos reguladores do setor é essencial para controlar os operadores históricos e garantir que os investidores possam operar em condições de concorrência equitativas em Cabo Verde. Isto requer uma melhor coordenação entre os reguladores do setor e uma separação clara de funções e mandatos. A reforma principal deve visar o quadro do direito da concorrência para remover limitações e isenções, garantir que a AdC tenha recursos humanos e económicos adequados e opere de forma independente, e estabelecer mecanismos de coordenação para evitar a sobreposição de mandatos entre os reguladores do setor, a AdC e os ministérios.

O quadro 4.2 descreve as ações que o governo pode tomar para promover a entrada de privados e aumentar a concorrência.

QUADRO 4.2

Recomendações de política para concorrência e ambiente regulamentar

Objetivo	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
Racionalizar a participação do Estado como interveniente no mercado em setores competitivos viáveis para empresas privadas.	Reforçar a neutralidade competitiva: <ul style="list-style-type: none"> → Nivelar as condições de concorrência entre operadores públicos e privados. <ul style="list-style-type: none"> – Delinear claramente o que constitui atividades comerciais e não comerciais (obrigações de serviço público) para empresas estatais. – Implementar mecanismos contabilísticos distintos ou separação estrutural para identificar claramente os custos e receitas associados às atividades comerciais e não comerciais, evitando assim a subsídio cruzada de atividades. – Estabelecer uma taxa de retorno de referência baseada no mercado e um valor atual líquido para os investimentos das empresas estatais, com base na melhor divulgação e monitorização da informação financeira implementada pela UASE. → Desenvolver metodologias para avaliar o impacto de empresas estatais novas ou existentes. <ul style="list-style-type: none"> – Realizar análises de subsidiariedade para avaliar a lógica económica das empresas públicas novas ou existentes. – Avaliar as empresas públicas que operam em setores competitivos e explorar oportunidades para atrair investimento privado através de parcerias público-privadas, desinvestimento parcial ou total. → Desenvolver um inventário abrangente de ajudas públicas concedidas a operadores públicos e privados em todos os setores e incorporar princípios de neutralidade competitiva para tratar e mitigar qualquer apoio preferencial que beneficie desproporcionalmente intervenientes específicos do mercado. 	MF, UASE	Curto prazo
		UASE, AdC	Curto prazo
		UASE, AdC, ARME	Médio Prazo
Reformar o quadro regulamentar para promover condições de concorrência mais equilibradas entre os operadores estatais e os concorrentes privados—novos participantes e operadores incumbentes.	<ul style="list-style-type: none"> → Promover o acesso em rede e outros setores: <ul style="list-style-type: none"> – <i>Eletricidade e telecomunicações.</i> Rever as regras de interligação e implementar salvaguardas de concorrência durante a separação do setor para garantir um poder de negociação equilibrado e o acesso a instalações essenciais, como a rede de fibra e a rede elétrica, uma vez concluída a separação. 	ARME, AdC	Curto prazo

(Quadro continua na próxima página)

QUADRO 4.2

Recomendações de política para concorrência e ambiente regulamentar (continuação)

Objetivo	Recomendações	Entidade responsável	Prazo*
Reforçar a capacidade institucional para prevenir e penalizar comportamentos anticoncorrenciais.	- Transporte aéreo. Avaliar e modificar requisitos e restrições que afetam operadores estrangeiros.	AAC, AdC	Curto prazo
	- Turismo (alojamento e operadores turísticos terrestres). Estabelecer um sistema de licenciamento baseado na avaliação de riscos.	AIA	Médio prazo
	→ Limitar os controlos de preços para evitar distorções do mercado e atrair investimento		
	- Rever os efeitos dos controlos de preços no transporte aéreo e marítimo, especialmente nos serviços de passageiros e carga, e considerar a liberalização das tarifas domésticas, explorando simultaneamente alternativas para compensar as rotas sociais.	UASE, AAC, AdC	Curto prazo
	- Reconsiderar a necessidade de controlos de preços nos principais setores facilitadores e explorar alternativas que proporcionem às empresas maior flexibilidade para adaptarem as suas ofertas com base na procura real e nos custos operacionais.	UASE, AAC, AdC	Curto prazo
	- Explorar opções que reduzam as distorções de preços, mantendo simultaneamente as obrigações de serviço público, tais como subsídios à procura e compensação por rotas sociais que não dissuadam a concorrência viável.	UASE, AAC, AdC	Médio Prazo
	→ Estabelecer um quadro institucional eficaz para a aplicação e defesa da concorrência		
	- Reformar o quadro jurídico da concorrência para eliminar as limitações e isenções existentes.	MF, AdC	Médio prazo
	- Assegurar que a <i>Autoridade da Concorrência</i> disponha de recursos humanos e económicos adequados e mantenha a sua independência operacional.	MF, AdC, ARME	Curto prazo
	- Estabelecer mecanismos de coordenação para evitar a sobreposição de mandatos entre os reguladores sectoriais.	MF, AdC	Curto prazo

Nota: AAC= Agência de Aviação; AdC = Autoridade da Concorrência; AIA = Avaliação de Impacte Ambiental; ARME = Agência de Regulação Multisectorial da Economia; MF = Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial; UASE = Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial.

*Para curto prazo, de um a três anos. A médio prazo, três a cinco anos.

Notas

1. Em média, as empresas pagam mais de 0,3 dólares por 100 quilowatts-hora em Cabo Verde.
2. Com base em informações do seguidor de risco operacional da Economist Intelligence Unit em 2023.
3. BCV (2023).
4. A Resolução n.º 104/2022 define a estratégia de Cabo Verde para a privatização e abertura de novos mercados para a participação do setor privado. O World Bank apoiou esta abordagem através do seu Diagnóstico Sistemático do País e do Quadro de Parceria com o País 2020–25 para Cabo Verde.
5. Recentemente, a Agência de Aviação Civil estabeleceu os padrões mínimos de qualidade, frequências semanais, horários de serviço, capacidade de transporte e outros pré-requisitos para a operação de determinadas rotas sob concessão. Isto foi formalizado através do Decreto-Lei n.º 5/2023, que reconhece o transporte aéreo interno como serviço público e impõe os correspondentes deveres à ligação aérea inter-ilhas. Será crucial que estas concessões promovam mais investimentos na expansão da capacidade dos aeroportos e pistas para acomodar aviões maiores.
6. No entanto, num esforço para fomentar a concessão, o *Instituto Marítimo* Portuário suspendeu a emissão de novas licenças de operação.
7. Segundo Dall’Olio e outros (2022), os NE são definidos como empresas nas quais o Estado

tem uma participação de 10 por cento ou mais, seja direta ou indiretamente. Estas empresas são caracterizadas pela sua capacidade de (1) gerar lucros ou outros ganhos financeiros para os seus proprietários, (2) funcionar como entidades legalmente reconhecidas, separadas dos seus proprietários, com responsabilidade limitada, e (3) serem estabelecidas com o objetivo de se envolverem na produção do mercado. Os NE diferem das empresas estatais, uma vez que as primeiras proporcionam uma visão mais abrangente dos canais de intervenção estatal, para além da propriedade maioritária ou total.

8. As receitas das EPs de Cabo Verde são relativamente mais baixas em comparação com os seus pares regionais estruturais e com iguais aspirações, exceto Comores.
9. Espera-se que o programa de privatizações melhore a eficiência da Electra e reduza as suas perdas comerciais e técnicas, visando ajudar na recuperação de custos. Os investimentos em curso visam diversificar o mix de produção de energia, reduzindo a dependência de petróleo e combustível importados para reduzir os custos de produção. A reestruturação e privatização da Electra foram aprovadas pelo Decreto n.º 52/2021, que inclui a separação da Electra em três empresas públicas distintas: um operador de rede e de transmissão e comprador único, uma empresa de distribuição e uma empresa de produção de energia.
10. World Bank Group (2018).
11. Cassouwi (2022).
12. As principais reformas incluem a consolidação do registo de empresas, a expansão dos serviços abrangidos pela Empresa no Dia e limites de tempo para determinados procedimentos (World Bank Group 2020).
13. O sistema Sydonia permite a comunicação no fluxo de trabalho do processo de importação-exportação através da apresentação eletrónica de declarações aduaneiras e documentos de apoio, redução de presenças no local e facilitação da conformidade documental (World Bank Group 2020).
14. Cabo Verde concluiu com sucesso acordos para eliminar a dupla tributação e combater a evasão fiscal com Angola, Guiné Equatorial, Guiné-Bissau, Luxemburgo, Macau, Maurícias, Portugal, Senegal e Espanha. Além disso, foram concluídas negociações com Marrocos, Singapura e Emirados Árabes Unidos. Além disso, foi também concluído um acordo multilateral sobre a eliminação da dupla tributação com os países membros da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental. Ver MF (2023).
15. Departamento de Estado dos EUA (2023).
16. A carga fiscal global também sofreu uma redução, especialmente a taxa do imposto sobre o rendimento das sociedades. A taxa total de imposto diminuiu de 54,4 por cento do lucro em 2007 para 37,5 por cento em 2020, conforme medido pelo relatório Doing Business (World Bank Group 2021).
17. World Bank Group (2020).
18. Algumas limitações incluem, por exemplo, a ausência da regra “silêncio é consentimento.”
19. O governo está a considerar opções para uma abordagem diversificada para diminuir as barreiras e encargos sobre atividades de baixo risco.
20. O Decreto-Lei n.º 49/VII/2009, de 30 de Dezembro de 2009, que define o regime geral de entrada em atividades económicas, estipula que nenhuma dessas atividades está fechada ao investimento privado.
21. Departamento de Estado dos EUA (2023).
22. As tarifas de carga da concessionária são reguladas pela Portaria n.º 19/2006, que alterou as tabelas de preços das tarifas das cargas movimentadas pelos navios de cabotagem. A partir de 2023, estes preços não foram ajustados pela inflação ou aumentos nos custos de inputs (por exemplo, combustível). Em 2023, o governo apresentou proposta de reajustamento tarifário por meio da Norma n.º 01/2023. No entanto, esta proposta foi suspensa na sequência da emissão do extrato do Decreto n.º 02/2023, uma vez que o governo decidiu rever o impacto dos aumentos de preços causados pela nova metodologia de determinação das tarifas base para carga.
23. World Bank Group (2023).
24. Em 2019, através do Decreto n.º 54/2019, a AAC atualizou os limites máximos de preços estabelecidos em 2016 para as rotas domésticas em Cabo Verde para controlar os preços dos prestadores de serviços, proteger os consumidores de abusos ou discriminação de preços e garantir a prestação de serviços como um serviço público universal.
25. ALG (2023).
26. De acordo com um estudo tarifário da Binter apresentado à AAC em Janeiro de 2018, que analisa o potencial impacto das tarifas e dos novos limites máximos de preços para os serviços de passageiros.
27. Definido pela Decisão n.º 50/CA/2021 da ARME.

28. O artigo 46.º do Decreto n.º 14/2006 estabelece que as concessionárias de transporte de eletricidade devem dar acesso às suas respetivas redes a qualquer operador de produção licenciado, incluindo auto-geradores e produtores independentes de eletricidade, bem como a qualquer consumidor qualificado. O acesso é concedido mediante pagamento de taxas ou tarifas aplicáveis e cumprimento das especificações técnicas estabelecidas pela ARME. As tarifas de interligação são reguladas pela Decisão n.º 50/CA/2021 da ARME.
29. A Deliberação n.º 31/CA/2019 deu inicialmente acesso e estabeleceu condições para a partilha de infraestrutura entre as operadoras móveis. No entanto, isso foi suspenso em abril de 2020 pela Deliberação n.º 012/CA/2020 e, a partir de 2023, nenhuma nova regra foi estabelecida, resultando em importantes barreiras de entrada para operadores privados.
30. A SISF é detida pelo Banco de Cabo Verde (40 por cento), CVTelecom (10 por cento), Ministério das Finanças (10 por cento) e quatro outros bancos (10 por cento cada).
31. World Bank Group (2023).
32. eCOMPRAS (2022).
33. Lei n.º 88/VIII/2015.
34. ALG (2023).
35. Em 2018, Cabo Verde, juntamente com outros 22 países africanos, assinaram o acordo Mercado Único Africano de Transporte Aéreo (SAATM), que permite que as aeronaves voem livremente entre os 23 estados-membros da União Africana (UA) que concordaram com a iniciativa.
36. O SAATM, adotado pela UA em 2015, visa acelerar a implementação da Decisão de Yamoussoukro (YD) de 1999, que facilita o acesso ao mercado, os direitos de tráfego, a propriedade e a liberalização total das viagens aéreas entre os estados-membros da UA. Apesar dos seus progressos, a implementação total continua pendente, com muitos estados africanos a adotar apenas parcialmente a DY. Cabo Verde não só assinou o memorando de implementação como também promulgou oito medidas específicas para o SAATM e foi escolhido para o projeto piloto de implementação do SAATM. No entanto, a implementação efetiva do SAATM por outros países ainda está pendente.
37. Koigi (2019).
38. Em 2015, a AAC promulgou o Regulamento n.º CV-CAR-4 (ver <https://www.aac.cv/documento/opendoc/100.pdf>). Adicionalmente, o artigo 63 do Decreto n.º 1/2001 estabelece que uma aeronave registada noutra estado pode adquirir marcas de matrícula cabo-verdianas mediante cancelamento da sua matrícula anterior.
39. Os operadores internacionais na Europa exigem que as suas aeronaves tenham certificação internacional e registo europeu para escalas de ligação dentro do continente. Uma vez certificadas, estas empresas podem celebrar acordos que facilitam a movimentação da tripulação para cobrir distâncias, abrindo potencialmente novas rotas. A rotação da tripulação é necessária para voos superiores a 12–13 horas ou distâncias superiores a 4.500 km. No entanto, os elevados custos e a complexidade associados à rotação da tripulação prejudicam o potencial de novos participantes privados no setor da aviação de Cabo Verde (ALG 2023).
40. Identificado pelo Estudo do Barómetro de Investimento do World Bank (World Bank Group 2021).
41. ASA (2023).
42. World Bank Group (2019).
43. De acordo com a Lei n.º 53/2003 artigo 7.2.
44. De acordo com a Lei n.º 53/2003 artigo 11.
45. Lei n.º 53/2003, artigo 37. A maioria das autoridades da concorrência modernas baseiam as multas no volume de negócios anual do réu para melhor calibrar a multa, bem como para impedir eficazmente a conduta anti-concorrencial. Por exemplo, na Europa, os infratores podem enfrentar multas de até 10 por cento do volume de negócios mundial da sua empresa-mãe.
46. Ver Lei n.º 53/2003 artigo 3. Presume-se domínio de mercado sob certas condições: uma participação de mercado individual de 30 por cento ou mais, uma participação de mercado coletiva superior a 50 por cento detida por três ou menos empresas, ou uma participação de mercado combinada superior a 65 por cento entre cinco ou menos empresas.
47. Ver, por exemplo, os artigos 68.º, 76.º e 77.º da proposta de lei da concorrência. Os programas de leniência permitem que as empresas envolvidas num cartel recebam imunidade total ou parcial de multas se fornecerem informações sobre as atividades do cartel. Para uma análise detalhada sobre programas de leniência, ver ICN (2014).
48. Após a constituição do seu conselho de administração, a AdC teve apenas 15 dias para transferir todas as investigações em curso das agências sectoriais, conforme mandatado por lei.
49. World Bank Group (2020).

Referências

- ALG (Advanced Logistics Group). 2023. "Study on Improving Transport for Tourism in Cabo Verde." Progress report. ALG, Madrid.
- ASA (Aerportos e Segurança Aérea). 2023. Boletim Estatístico de Tráfego - 1º Trimestre de 2023. ASA, Espargos. https://www.asa.cv/wp-content/uploads/2023/04/ASA_Boletim-Trafego-1o-Tri-mestre-2023.pdf.
- BCV (Banco de Cabo Verde). (2023). IDE por País de Origem e Setor (2000-2020). Praia: Banco de Cabo Verde.
- Dall'Olio, Andrea, Tanja Goodwin, Martinez Licetti Martha, Alonso Soria Ana Cristina, Maciej Drozd, Jan Orłowski, Patiño Peñ Fausto, and Dennis Sanchez-Navarro. 2022. "Are All State-Owned Enterprises Equal? A Taxonomy of Economic Activities to Assess SOE Presence in the Economy." Policy Research Working Paper 10262, World Bank Washington, D.C.
- eCOMPRAS. 2022. "Ficha de Contratos Celebrados em 2022 – Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial e Ministério da Economia Digital." Fichas de Contratos, Ministério das Finanças. https://www.mf.gov.cv/web/ecompras/contratos/-/document_library/EiUtVhSHzTsE/view_file/3407817.
- ICN (International Competition Network). 2014. "Drafting and Implementing an Effective Leniency Policy." Chap. 2 in Anti-Cartel Enforcement Manual. https://www.internationalcompetitionnetwork.org/wp-content/uploads/2018/05/CWG_ACEMLeniency.pdf.
- Infopress. 2023. "Governo dá Autorização para Adiar Pagamento de Empréstimos da TACV." Infopress, February 7, 2023. <https://infopress.cv/governo-da-autorizacao-para-adiar-pagamento-de-emprestimos-da-tacv/>.
- Kassouwi, Isaac K. 2022. "Cabo Verde Telecom to Merge with Subsidiaries on Jan 1, 2023." Ecofin Agency, December 15, 2022. <https://www.ecofinagency.com/telecom/1512-44132-cabo-verde-telecom-to-merge-with-subsidiaries-on-jan-1-2023>.
- Kitzmuller M. and M. Licetti. 2022. "Competition Policy: Encouraging Thriving Markets for Development." Viewpoint Note No.331, World Bank Group, Washington, D.C.
- Koigi, Bob. 2019. "Africa Bets on Open Skies Agreement." Fair Planet, April 3, 2019. <https://www.fairplanet.org/story/africa-bets-on-open-skies-agreement/>.
- MF (Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial). 2023. "Terms of Reference (ToR): Consultancy Services to Develop an IT Solution that Allows Implementation of an Automatic Exchange of Information (AEOI) in Tax Matters, to Support the Operationalization of an Information Exchange Office." MF, Praia. <https://backend-ugpe.gov.cv/wp-content/uploads/2023/02/DNRE-Solucao-Informatica-EOI-OCDE.pdf>.
- UASE (Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial). 2022. "Relatório Trimestral de Desempenho do SEE de Cabo Verde." Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial, Praia.
- U.S. Department of State. 2023. "2023 Investment Climate Statements: Cabo Verde." U.S. Department of State, Washington, D.C.
- WEF (World Economic Forum). 2019. "Global Competitiveness Index." WEF, Geneva.
- WEF (World Economic Forum). 2021. "Travel and Tourism Development Index." WEF, Geneva.
- World Bank. 2017. "Implementation Completion Results Report on Two Development Policy Credits to the Republic of Cabo Verde." Report No: ICR00003972. World Bank, Washington, D.C. <http://documents.worldbank.org/curated/en/269091493843894240/pdf/ICR00003972-03312017.pdf>.
- World Bank. 2018. How to Tackle Lack of Competition in Local Markets in Mexico. Washington D.C.: World Bank.
- World Bank Group. 2018. "Cabo Verde Systematic Country Diagnostic: Adjusting the Development Model to Revive Growth and Strengthen Social Inclusion." World Bank Group, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2019. "Strengthening Linkages with the Tourism Supply Chain in Cabo Verde." World Bank Group, Washington D.C.
- World Bank Group. 2020. "Cabo Verde Investment Climate Reform Action Plan." World Bank Group, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2021. "Investment-Enabling Environment in Africa, Caribbean and Pacific Countries." World Bank Group, Washington, D.C.
- World Bank Group. 2022. "How to Promote and Sustain Export Dynamism and Diversification in Cabo Verde." World Bank Group, Washington, D.C.

5

TRANSPORTE E LOGÍSTICA

5.1

Introdução

A geografia fragmentada do país e as longas distâncias entre os locais de produção e os consumidores tornam a infraestrutura de transporte aéreo e marítimo, juntamente com serviços de logística, crucial para o desenvolvimento econômico local (mapa 5.1). A maior parte da oferta provém de Santiago, Santo Antão e Fogo (que representam 83 por cento da área agrícola do país), enquanto a procura primária provém de São Vicente, Santiago, Sal e Boa Vista. Em 2018, os principais hotéis do Sal e da Boa Vista consumiram aproximadamente 11.000 toneladas de produtos perecíveis,¹ com um aumento previsto de 19 por cento até 2024. A produção agrícola de Cabo Verde coincide bem com os produtos mais procurados, apresentando uma grande oportunidade para o abastecimento local.² Como analisado nos capítulos anteriores, os setores do turismo e da economia azul têm potencial para diversificação e crescimento. No entanto, isto depende de infraestruturas e serviços fiáveis de transporte e logística: infraestruturas e rotas marítimas inter-ilhas fiáveis, instalações portuárias robustas para acomodar o crescente subsegmento do turismo de cruzeiros e diversas rotas aéreas para uma distribuição eficiente de carga e acesso às ilhas. Os desafios neste setor, inadequações nos serviços de transporte marítimo e aéreo, fraca produtividade das operações portuárias e serviços de logística de qualidade inferior,³ serão analisados com maior detalhe nas secções seguintes.

5.2

Transporte marítimo

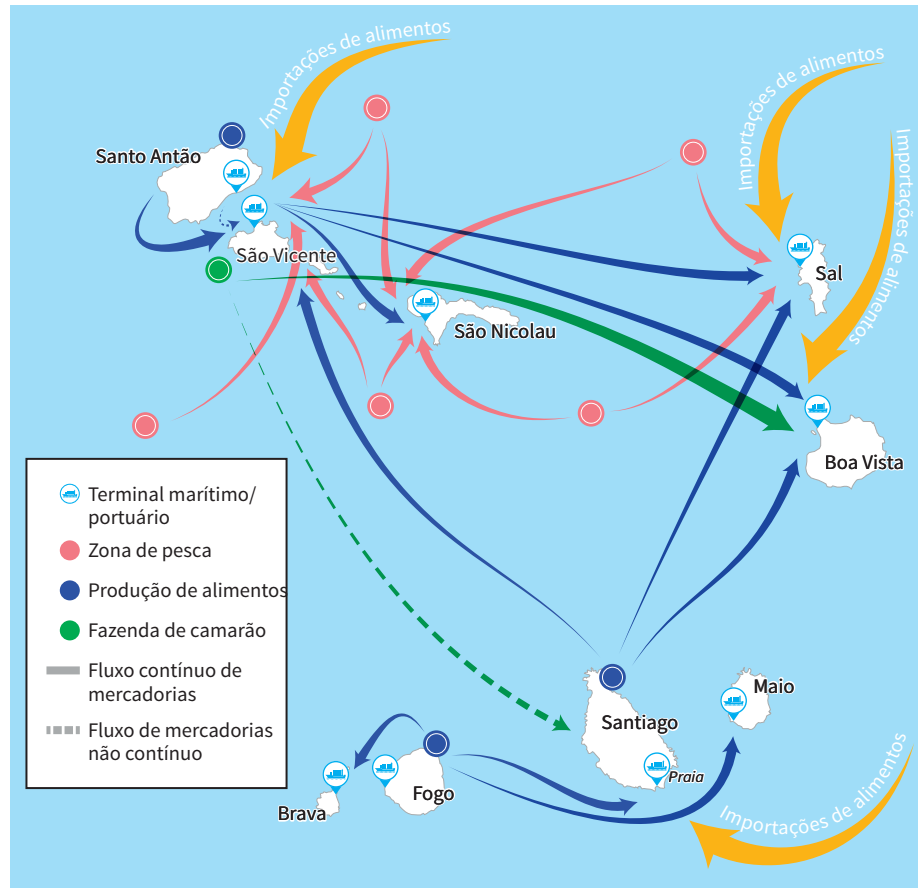
5.2.1

Transporte marítimo internacional

Cabo Verde está bem ligado ao mercado europeu de contentores, com serviços oferecidos por diversas companhias marítimas. No entanto, uma pontuação baixa no Índice de Conectividade do Transporte Marítimo⁴ de 4,22 sugere concentração de operadores (figura 5.1).⁵ As ligações são principalmente com Portugal (Leixões e Lisboa), com paragens adicionais nos principais centros region-

MAPA 5.1

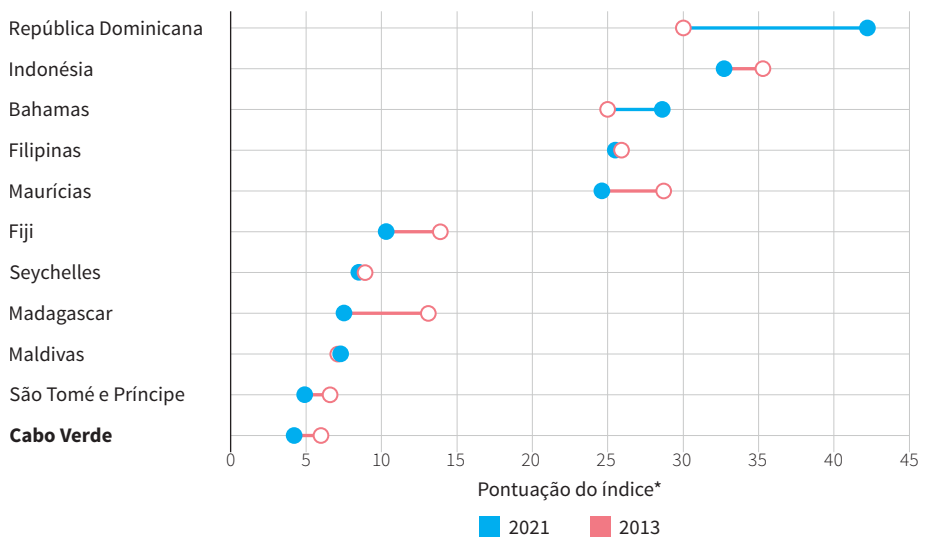
Fluxos logísticos de produtos perecíveis do mar, peixe e produtos agrícolas



Fonte: Autores.

FIGURA 5.1

Índice de conectividade do transporte marítimo regular, Cabo Verde e países pares



Fonte: Com base em dados do Índice de Conectividade do Transporte Marítimo Regular da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento.
 *O país com maior índice médio em 2006 é definido como padrão, com valor 100.

ais de transbordo. Os transatlânticos maiores em rota para a América do Sul contornam Cabo Verde devido à insuficiente procura de carga e às limitações na utilização dos portos. As companhias marítimas também servem o Sal e a Boa Vista, entregando produtos importados para *resorts* com tudo incluído nessas ilhas. Além disso, cinco empresas internacionais de transporte de contentores ativas prestam serviços regulares para Cabo Verde,⁶ transportando cerca de 12 a 15 navios porta-contentores todos os meses para Porto Grande e Porto da Praia para garantir um fornecimento constante de bens importados.

Melhorias foram feitas no desembaraço de cargas, mas alguns processos ainda precisam de otimização. O desembaraço aduaneiro é normalmente processado eletronicamente, usando o sistema *Sydonia World*, com carga categorizada como verde, azul, amarela ou vermelha. De acordo com os despachantes aduaneiros, as cargas das categorias verde e azul costumam ser liberadas em dois dias, o que está de acordo com as melhores práticas internacionais e é considerado o prazo ideal. No entanto, problemas de documentação ou processos de digitalização e verificação da carga (categorias amarela ou vermelha) podem levar a atrasos significativos. Os portos não têm pessoal e equipamento suficientes para digitalizar as cargas em tempo útil e os despachantes aduaneiros por vezes têm dificuldade em contactar as agências quando necessário. O tempo médio desde a chegada da mercadoria até a digitalização é de cerca de 4 dias, 16 horas e 30 minutos,⁷ sendo o tempo mínimo registado de dois dias, 16 horas e 33 minutos.⁸ A modernização dos equipamentos portuários de movimentação de cargas e a implantação integral da *Janela Única de Comércio Externo*⁹ poderiam agilizar e encurtar os procedimentos de importação através da digitalização, o que é fundamental para produtos perecíveis.

5.2.2

Transporte marítimo inter-ilhas

O quadro 5.1 resume os principais constrangimentos do transporte marítimo inter-ilhas em Cabo Verde.

A cabotagem e o transporte de cargas, especialmente no Sal e na Boa Vista, têm registado um aumento da procura.¹⁰ Os serviços de carga e transporte marítimo inter-ilhas são geridos pela CV Inter-ilhas e por dois outros operadores não concessionados para cargas de grande porte.¹¹ Desde que a concessão foi concedida em 2018, o número de passageiros de cabotagem cresceu substancialmente em 40 por cento, de 932.775 em 2018 para 1.302.798 em 2022 (figura 5.2).¹² A nível nacional, o transporte de carga por tonelagem ainda não recuperou para os níveis anteriores à pandemia, atingindo apenas 93 por cento do fluxo de carga em 2019 (figura 5.3). No entanto, a carga transportada através de cabotagem aumentou 21 por cento, representando 49 por cento do total da carga transportada, um aumento notável em relação à quota de 38 por cento em 2019. A carga transportada por navios Ro-Ro quase duplicou, sublinhando a importância deste serviço concessional na situação de concorrência com outros operadores do setor de carga. Nas turísticas ilhas do Sal e Boa Vista, o transporte de carga de cabotagem tem ganho destaque. No Sal, a cabotagem constitui 47 por cento do total da carga transportada, contra 37 por cento em 2019. Por outro lado, na Boa Vista, a cabotagem assumiu a liderança como principal modo de transporte marítimo de carga, contribuindo com 69 por cento do total da carga transportada.¹³

QUADRO 5.1

Principais constrangimentos do transporte marítimo inter-ilhas

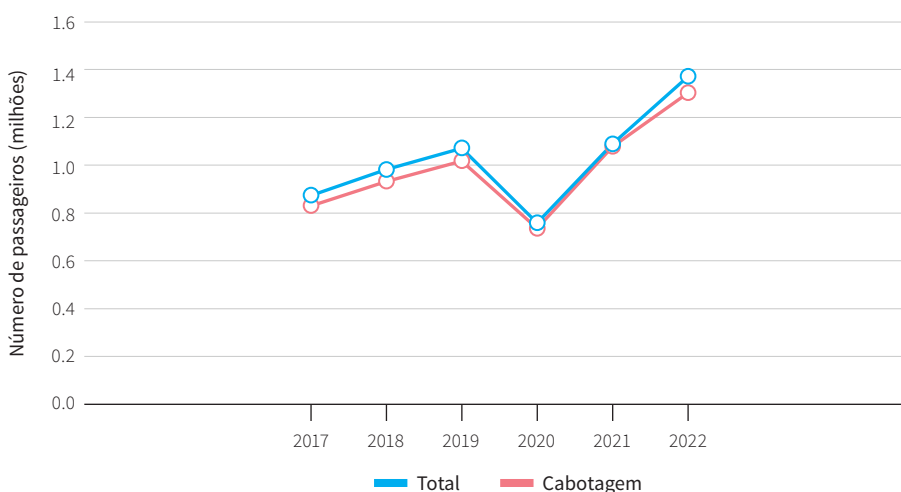
CONECTIVIDADE MARÍTIMA BAIXA E POUCO FIÁVEL ENTRE ILHAS	
<ul style="list-style-type: none"> → A maioria das rotas opera normalmente com dois serviços semanais (São Vicente-São Nicolau -Sal-Boa Vista-Santiago), três serviços semanais (Fogo-Santiago e Maio-Santiago) e serviço quinzenal (direto São Vicente-Santiago e São Nicolau-Santiago). → Cancelamentos ou atrasos significativos são comuns devido ao clima, às condições do navio e à disponibilidade. → Os horários mudam a cada seis semanas, muitas vezes sem notificação visível e generalizada aos vendedores e turistas. 	<ul style="list-style-type: none"> → A plataforma digital para compra de bilhetes e verificação de horários é ineficiente e pouco fácil de usar. → Para resolver estas questões, o contrato renegociado entre a Cabo Verde Inter-ilhas e o governo inclui indicadores de desempenho, requisitos para planos de melhoria caso estes indicadores não sejam cumpridos e penalidades pelo não cumprimento do estipulado.
FROTA NACIONAL INSUFICIENTE	
<ul style="list-style-type: none"> → Os navios existentes, como o MV Praia D'Aguada (1999), um navio de carga geral sem capacidade Ro-Ro,^a os catamarãs Ro-Pax MV Liberdade (2012) e MV Kriola (2010), não são ideais para os fins a que se destinam, levando a custos crescentes, consumo significativo de combustível e custos de manutenção.^b 	<ul style="list-style-type: none"> → As avarias frequentes dos navios ocorrem sem opções de <i>backup</i> disponíveis.^c
MECANISMO DE SUBSÍDIO IMPERFEITO	
<ul style="list-style-type: none"> → A concessão funcionava anteriormente num mecanismo <i>ex-post</i>, subsidiando todos os custos após as receitas terem sido descontadas, o que implicava motivação limitada para o aumento das receitas ou para a gestão de custos. Este acordo também levou a atrasos no desembolso de subsídios, desafiando a capacidade do governo de efetuar pagamentos atempadamente. 	<ul style="list-style-type: none"> → O contrato renegociado estabelece limite máximo de subsídios, pagamento antecipado de indemnizações compensatórias em quatro parcelas e inclui condições de renegociação para manutenção do equilíbrio financeiro.
ESQUEMA DE FIXAÇÃO DE TARIFAS DESATUALIZADO	
<ul style="list-style-type: none"> → A metodologia de determinação das tarifas carece de uma fórmula que incorpore fatores como a inflação e os preços dos combustíveis, necessitando de ajustamentos anuais. 	<ul style="list-style-type: none"> → Os recentes ajustamentos de preços incluem preços diferentes para estrangeiros (aumento de 80 por cento) e nacionais (aumento de 20 por cento), com 17 por cento na carga geral e 20 por cento em produtos refrigerados e animais vivos.

Nota: Ro-Pax = passageiro *roll on, roll off*; Ro-Ro = *roll on, roll off*.

- O navio só foi deslocado para o Maio porque o porto ainda não estava equipado com rampa. Porém, com a inauguração do porto modernizado, isso poderá ficar ultrapassado.
- World Bank Group 2023. O seu potencial de receitas é limitado devido a fatores como restrições na altura do convés e preferências dos consumidores que afetam a capacidade. Para concretizar os seus objetivos de serviço de forma mais eficaz, optar por navios mais lentos, mas fiáveis—semelhantes ao recentemente implantado MV Dona Tututa—seria mais adequado do que depender de navios rápidos, mas pouco fiáveis.
- Em 2021 e 2022, a CV Inter-ilhas reportou vários cancelamentos devido a reparações de navios, incluindo três navios simultaneamente em Janeiro de 2021, Navio Inter-ilhas em Julho de 2022, e outros três durante a Páscoa de 2023 (CV Inter-ilhas 2022; Santos 2023).

FIGURA 5.2

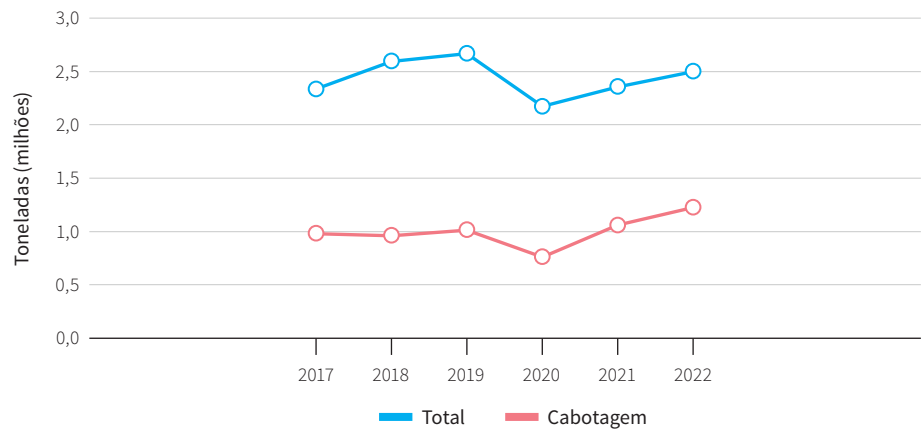
Passageiros marítimos transportados nos portos de Cabo Verde



Fonte: Com base em dados da Enapor Statistics Dashboard.

FIGURA 5.3

Carga marítima transportada nos portos cabo-verdianos



Fonte: Com base em dados da Enapor Statistics Dashboard.

Embora a cabotagem tenha recrudescido nos últimos anos, o setor de transporte marítimo nacional, incluindo a concessionária, enfrenta vários desafios importantes. Em primeiro lugar, o setor debate-se com uma conectividade marítima inter-ilhas pouco fiável. Muitas rotas operam com frequência limitada, tais como serviços quinzenais entre São Vicente e Santiago, e três serviços semanais entre Fogo e Santiago e Maio (mapas 5.2 e 5.3). No entanto, cancelamentos e atrasos significativos são comuns devido a condições climáticas adversas, manutenção do navio e problemas de disponibilidade. Além disso, mais de 50 por cento das chegadas ao porto da concessionária sofreram atrasos que variaram de três a seis horas em todas as rotas, exceto São Vicente para Santo Antão, no primeiro trimestre de 2023.¹⁴ Os horários mudam a cada seis semanas, muitas vezes sem aviso prévio suficiente aos vendedores e turistas. A plataforma digital

MAPA 5.2

Serviços semanais oferecidos pela CVI, 2023



Fonte: Adaptado de ALG 2023. *Em julho de 2023.

MAPA 5.3

Requisitos do contrato de concessão, 2023



Fonte: Adaptado de ALG 2023.

para compra de bilhetes, verificação de horários e acesso a mais informações é deficiente, agravando ainda mais os problemas de conectividade. Para responder a estas preocupações, o governo renegociou o contrato com a CV Inter-ilhas, incorporando indicadores de desempenho, requisitos de calendário ajustados, atribuições de planos de melhoria caso estes indicadores não sejam cumpridos e penalidades por incumprimento.

Outro fator que vem complicar a situação é a insuficiente frota nacional para prestar serviços ótimos. A CV Inter-ilhas opera quatro navios *roll-on/roll-off* de passageiros (Ro-Pax)¹⁵ e dois navios convencionais de passageiros/carga,¹⁶ desviando-se do estipulado no contrato de concessão para cinco navios Ro-Pax como parte da sua estratégia *roll-on/roll-off* (Ro-Ro). A frota atual não está otimizada para os serviços pretendidos, resultando no aumento dos custos operacionais. Por exemplo, o MV Praia D’Aguada, construído em 1999, é um navio de carga geral sem capacidade Ro-Ro. O MV Liberdade (construído em 2012) e o MV Kriola (construído em 2010) são catamarãs Ro-Pax que incorrem em elevado consumo de combustível e custos de manutenção. As avarias frequentes dos navios ocorrem sem opções de *backup* disponíveis.

O mecanismo de subsídios em vigor é deficiente e o regime de fixação de tarifas está desatualizado. Anteriormente, os subsídios eram concedidos *ex-post*, subsidiando todos os custos após dedução das receitas. Esta abordagem deu motivação limitada para o aumento das receitas e a gestão de custos, levando a atrasos no desembolso de subsídios à concessionária e a desafios para o governo na realização de pagamentos atempados. O contrato renegociado estabelece um limite máximo para subsídios e prevê que as indemnizações compensatórias sejam pagas em quatro parcelas. Inclui também condições de renegociação para manter o equilíbrio financeiro. Além disso, a metodologia de determinação das tarifas estava desatualizada, carecendo de uma fórmula que incorporasse fatores como a inflação e os preços dos combustíveis, necessitando de ajustamentos anuais. Foram introduzidos recentes ajustamentos de preços, com taxas diferentes para estrangeiros (aumento de 80 por cento) e nacionais (aumento de 20 por cento). Estes ajustamentos aplicam-se a diversas categorias, incluindo carga geral, mercadorias refrigeradas e animais vivos, com o objetivo de alinhar mais as tarifas com os custos operacionais e as realidades económicas. Para lidar com isso, o governo formou um grupo interinstitucional composto por especialistas do Ministério do Mar, da Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial do Estado, do Ministério do Turismo e Transportes (MTT), do Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação e da Agência de Regulação Multissetorial da Economia para reestruturação do sistema tarifário.

5.2.3

Infraestrutura e serviços portuários e estaleiros

A infraestrutura portuária de Cabo Verde necessita de melhorias para aumentar a relação custo-eficácia da logística marítima. A indústria do turismo depende fortemente de instalações portuárias eficientes para uma distribuição eficaz de mercadorias e acesso a destinos insulares. A Enapor, empresa pública (EP) responsável pelos ativos portuários públicos desde 1982, iniciou um programa de modernização portuária em 2010, que incluiu a criação de instalações dedicadas ao manuseamento de navios Ro-Ro.¹⁷ Como resultado, os nove principais por-

tos sob administração da Enapor registaram coletivamente um aumento de atividade,¹⁸ com um movimento registado de 1,37 milhões de passageiros (aumento de 56 por cento em relação a 2017) e 84.954 unidades equivalentes a vinte pés (TEU)¹⁹ (aumento de 12 por cento em relação a 2017).²⁰

Além da modernização necessária, os portos de Cabo Verde são vulneráveis às alterações climáticas, especialmente ao nível do mar. Por exemplo, no Sal, 33 por cento da área construída costeira está exposta a inundações costeiras, e este número poderá aumentar para mais de 38 por cento até 2050.²¹ Apesar da Enapor fornecer serviços como pilotagem, guincho, amarração, reboque, *bunkering* e movimentação de carga, o desempenho portuário continua deficiente. As companhias marítimas dependem de navios equipados com guindastes próprios para visitar os portos de Cabo Verde. No entanto, o Porto Grande—e especialmente o Porto da Praia—têm capacidade suficiente para permitir a instalação de guindastes mecanizados de movimentação de carga nos ancoradouros. Reduzindo o tempo de permanência e instalando equipamentos no Porto Grande, a sua capacidade poderá facilmente triplicar. Da mesma forma, a modernização dos serviços no Porto da Praia poderia quase triplicar o TEU por metro de cais (de 252 para 600-750 TEUs).²²

Além disso, as tarifas aplicadas pela Enapor são relativamente elevadas em comparação com as dos pares regionais²³ e não estão ligadas a acordos de nível de serviço. Os portos de Cabo Verde não dispõem de um sistema de janelas de atracação que providencie aos navios a certeza de que um cais estará disponível à chegada. O desempenho operacional abaixo do ideal, aliado ao facto de a Enapor necessitar manter um sistema portuário para uma população relativamente pequena, conduz a elevados custos de transporte para os utilizadores. Atrasos nas operações portuárias também poderiam contribuir para um aumento nas perdas pós-colheita, especialmente para produtos perecíveis.

Os Estaleiros Navais de Cabo Verde (Cabnave), o principal estaleiro de Cabo Verde, desempenham um papel crucial nas reparações emergenciais de navios, mas enfrentam desafios financeiros e requerem melhorias substanciais. Fundada há quatro décadas, a Cabnave oferece principalmente serviços de reparações emergenciais para embarcações de médio porte, sendo uma das poucas atividades industriais do país. A empresa é predominantemente pública, com o Estado a deter 98,9 por cento do seu capital social, enquanto a propriedade privada representa 1,11 por cento. De acordo com o Relatório Anual 2022²⁴ da Cabnave, a empresa conseguiu reduzir as suas perdas financeiras em 80 por cento, passando de 55.300 euros para 10.700 euros, devido a um aumento de 8 por cento nas receitas.²⁵ No entanto, continua a debater-se com uma baixa solvabilidade, com dívidas pendentes no valor de 700.000 euros. Adicionalmente, a Cabnave necessita modernizar as suas instalações e equipamentos, incluindo a reconstrução da sua capacidade técnica para docagem seca de navios de maior dimensão, e a otimização dos seus recursos humanos através da formação e recrutamento de novos colaboradores.

5.2.4

Potencial de mercado e oportunidades para investimento privado

No setor marítimo, foram identificadas quatro oportunidades de investimento privado, alinhando-se com as prioridades do governo para responder às necessidades prementes no transporte marítimo inter-ilhas e agilizar os processos logísticos para os passageiros.

1. **Aquisição de embarcações novas e modernizadas.** O governo está a avaliar a compra de quatro embarcações, com duas previstas para utilização em 2024. Essas novas embarcações não só reduzirão as despesas de manutenção, mas também melhorarão as condições de transporte de produtos perecíveis em câmaras frigoríficas. Também minimizarão as perturbações nos horários causadas por avarias nos navios e alinhar-se-ão com os requisitos da infraestrutura portuária moderna.
2. **Expansão e modernização portuária.** O governo reconhece a necessidade premente de investimento e tem planos ambiciosos para expandir e modernizar os portos, alocando aproximadamente 125 milhões de euros para estas iniciativas nos próximos anos. Esses incluem:
 - O recém inaugurado Porto Inglês (Ilha do Maio) em 2022.²⁶
 - O desenvolvimento do terminal de cruzeiros do Porto Grande (São Vicente), em curso.
 - Uma expansão de 39 milhões de euros do porto do Porto Novo (Santo Antão).²⁷
 - A instalação de um estaleiro e marina em São Martinho (Santiago) para utilização pelos pequenos pescadores e pelo setor do turismo.²⁸
 - Estudos (concluídos) e financiamentos (garantidos) para reabilitação dos cais dos Portos da Praia e do Mindelo, bem como as respetivas reordenações fundiárias.
 - Ampliação do cais comercial do Tarrafal (São Nicolau).
 - A expansão e modernização do Porto da Palmeira (Sal), atualmente na sua terceira fase (em curso).
 - Construção de uma rede nacional de terminais marítimos para garantir qualidade e conforto nas viagens inter-ilhas.
 - Digitalização dos portos.
3. **Parcerias público-privadas (PPPs) para operações portuárias.** O governo lançou um plano para privatizar as operações portuárias para otimizar o seu desempenho. A conceção da PPP está em curso, com expectativa de entrada no mercado em 2024.
4. **Modernização e PPPs para a Cabnavé.** Para modernizar a Cabnavé e posicionar Cabo Verde como um centro de reparação e manutenção naval na África Ocidental e para os navios que transitam pelo país ou nas proximidades, o governo estima investimentos iniciais entre 10 e 25 milhões de euros, que poderão ser financiados através de recursos pré-aprovados. O World Bank está a financiar estudos de viabilidade e um plano operacional para avaliar os investimentos necessários. O plano de longo prazo do governo é ex-

plorar a possibilidade de uma PPP para operar o estaleiro após a realização desses investimentos.²⁹ Para que estes objetivos se concretizem, é essencial que o governo finalize o processo de modernização da Cabnav e explore potenciais PPPs. A realização de análises abrangentes de mercado e estudos técnicos adicionais será fundamental para confirmar a viabilidade de transformar Cabo Verde num centro de reparação e manutenção naval. Esses estudos também definiriam o papel específico da Cabnav nessa empreitada.

No entanto, o governo deve garantir que a privatização das empresas marítimas e/ou a celebração de acordos de PPP não resulte na transferência de dívida adicional das empresas públicas para o Estado para tornar as transações viáveis. Essas empresas acumularam historicamente dívidas significativas para cobrir perdas financeiras ou financiar investimentos. A Enapor e a Cabnav, em particular, experimentaram uma série de tentativas de privatização mal sucedidas, muitas vezes perturbadas por fatores sociais e políticos, levando ao cancelamento de processos de concurso ou mesmo à reversão de propostas bem sucedidas (como observado nas operações portuárias). Para atrair investidores privados e fazer face às implicações sociais da privatização, o governo precisa avaliar as causas subjacentes e traçar estratégias considerando estes fracassos. Aprender com o sucesso da concessão aeroportuária (ver secção sobre transporte aéreo neste capítulo) pode orientar a estratégia do governo para a próxima privatização da Enapor. O início desta concessão é uma oportunidade significativa para a participação privada em Cabo Verde, apoiada por condições económicas, institucionais e jurídicas favoráveis.

5.3

Transporte aéreo

A conectividade aérea internacional em Cabo Verde está bem desenvolvida, mas dominada por alguns intervenientes. Entre 2013 e 2019, o país registou um aumento substancial na capacidade de assentos, com uma taxa composta de crescimento anual de 9,2 por cento, resultando em 2,77 milhões de assentos.³⁰ Isto posicionou Cabo Verde como o quinto maior fornecedor de capacidade de assentos na África Ocidental. No entanto, Cabo Verde recuperou apenas 71 por cento da sua capacidade de 2019 até 2022. O país depende principalmente de duas companhias aéreas estrangeiras, a TAP Air Portugal e a TUI Airways, que detêm coletivamente 74 por cento da participação no mercado. A TAP opera um modelo *hub-and-spoke* através do seu *hub* principal em Lisboa, enquanto a TUI oferece voos regulares, operação turística e *charters*.³¹

A conectividade aérea doméstica inter-ilhas apresenta desafios para a diversificação da oferta turística de Cabo Verde para além das duas ilhas principais. O transporte aéreo doméstico inter-ilhas é servido por um único operador, uma empresa de capital maioritário angolano, na qual o governo de Cabo Verde detém uma participação de 30 por cento.³² A capacidade de assentos nas ilhas permaneceu relativamente estável entre 500.000 e 600.000 assentos. Apesar do turismo ter recuperado para níveis pré-pandemia em 2022, a oferta de transporte aéreo doméstico não seguiu o exemplo, com um declínio na oferta de lugares de mais de 60 por cento em 2021 e 37 por cento em 2022.³³ Os desafios incluem rotas pouco frequentes entre ilhas, especialmente fora da época de verão, exceto

para a rota de São Vicente e Sal. Das seis rotas com origem na Praia, apenas três delas oferecem múltiplos voos diários em determinados dias, São Vicente, Sal e São Filipe. Em contraste, Maio, São Nicolau e Boa Vista são menos acessíveis, com voos operando apenas alguns dias por semana. Além disso, a frota limitada da operadora—duas aeronaves ATR³⁴—não consegue cumprir a frequência pré-pandemia de 93 voos semanais.³⁵ A prestação de serviços de transporte aéreo doméstico por um único operador, paralelamente a regulamentos rigorosos sobre limites de preços, desencoraja a entrada de outras companhias aéreas, conforme descrito no capítulo 4, tornando improvável que os níveis de serviço regressem aos padrões pré-pandemia. Além disso, a operadora enfrenta frequentemente atrasos e cancelamentos, impactando numerosos voos (até 18 voos no mesmo dia) e causando atrasos no reagendamento (até 12 horas depois do horário inicial).

Os aeroportos de Cabo Verde necessitam de reabilitação para acomodar a procura futura. O país dispõe de sete aeroportos, dos quais quatro internacionais: Praia (Santiago), Sal Rei (Boa Vista), Espargos (Sal) e Mindelo (São Vicente),³⁶ anteriormente geridos pela estatal Aeroportos e Segurança Aérea. Maio, Fogo e São Nicolau possuem aeródromos domésticos 3C, enquanto Brava e Santo Antão carecem de infraestruturas aeroportuárias. Entre estes, o Aeroporto do Sal, que recebe 43 por cento dos passageiros nacionais, é a única instalação capaz de receber aeronaves internacionais de fuselagem larga e opera com um sistema de aterragem por instrumentos.³⁷ As pistas mais curtas na Praia, Boa Vista e São Vicente podem limitar o alcance das aeronaves, necessitando de paragens para reabastecimento no Sal ou operando rotas triangulares.³⁸ As pistas do Fogo, São Nicolau e Maio são demasiado curtas (menos de 1.500 metros) para aeronaves maiores, restringindo os voos internacionais para destinos em África. Além disso, a *Cabo Verde Handling*, uma empresa pública, detém o monopólio dos serviços de assistência aeroportuária, com várias companhias aéreas a reportar preços relativamente elevados para estes serviços.³⁹

Para melhorar a qualidade das infraestruturas dos sete aeroportos de Cabo Verde e reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, o governo concedeu uma concessão de 40 anos à Vinci Airports, o que representa uma oportunidade para investimentos.⁴⁰ Ao abrigo deste acordo, a Vinci investirá 96 milhões de euros entre 2022 e 2027 através dos Aeroportos de Cabo Verde, um veículo com propósito específico criado para a concessão.⁴¹ Esses investimentos visam reabilitar os aeroportos, ampliar a pista do Aeroporto de Boa Vista, melhorar os terminais e minimizar os impactos ambientais. Em troca, a Vinci fornecerá um montante total fixo de 80 milhões de euros e uma percentagem das receitas ao governo de Cabo Verde. Adicionalmente, estão constituídas provisões para novos investimentos no valor de 619 milhões de euros, condicionados a fatores relacionados com o crescimento do tráfego, a realizar durante o período de concessão de 40 anos. A *International Finance Corporation* (IFC) ofereceu um pacote financeiro ligado à sustentabilidade de 20 milhões de euros aos aeroportos de Cabo Verde, apoiando despesas de capital. Esta concessão introduz inovação através da inclusão de dois indicadores de sustentabilidade: uma meta progressiva de redução das emissões de dióxido de carbono e a obtenção da certificação *Airport Carbon Accreditation*, que visa mitigar o impacto do setor da aviação no ambiente. Além disso, os investimentos aeroportuários devem também considerar o risco acrescido de inundações devido às alterações climáticas e às catástro-

fes naturais. Estima-se que os aeroportos que concentram mais de 11 por cento dos passageiros estejam localizados em áreas expostas a inundações com período de retorno de pelo menos 50 anos. A concessão dos Aeroportos Vinci criou uma dinâmica positiva entre os investidores privados internacionais, que pode servir de base para futuros processos de privatização.

5.4

Logística de produtos perecíveis: instituições e serviços auxiliares

Embora os principais desafios no aumento da oferta de produtos perecíveis produzidos localmente estejam relacionados com fatores a montante, como a baixa produtividade e a falta de certificação dos produtos, também existem deficiências na capacidade de armazenamento de frio. Além do transporte marítimo pouco fiável referido anteriormente, os navios não estão equipados com grandes câmaras frigoríficas. O transporte doméstico entre ilhas enfrenta complexidades, incluindo preocupações com atendimento ao cliente, agendamento e condições do navio. As entrevistas revelaram casos em que os proprietários de navios desligam a eletricidade dos contentores refrigerados para poupar nos custos de combustível. No que diz respeito às instalações portuárias, apenas Porto Grande (São Vicente) está equipado com armazém frigorífico.⁴² No entanto, a ausência de instalações de armazenagem de frio é particularmente desafiadora para os produtores e comerciantes nas ilhas que não estão centrados no turismo, tornando problemático o transporte dos seus produtos para outras ilhas sem risco de perda e deterioração. Esta situação muitas vezes dissuade produtores e comerciantes de participarem nas cadeias de abastecimento das ilhas impulsionadas pelo turismo. Como resultado, os produtos locais encontram uma integração limitada na cadeia de valor do turismo.

Um fator significativo que influencia a competitividade do setor de produtos perecíveis de Cabo Verde, incluindo a agricultura e as pescas, é a eficiência da indústria logística, que enfrenta desafios críticos. Embora as ilhas mais povoadas sejam Santiago, São Vicente, Sal e Boa Vista, as explorações agrícolas estão predominantemente localizadas no norte de Santiago, Santo Antão e Fogo.⁴³ Esta distribuição geográfica coloca desafios na obtenção de economias de escala e de uma infraestrutura logística robusta para a movimentação eficiente e atempada dos produtos agrícolas. Aproximadamente 90 por cento da distribuição de frutas e vegetais frescos do país é controlada por intermediários independentes, muitas vezes referidos como “ravidantes.” Eles são responsáveis por adquirir produtos de diversos fornecedores, consolidar esses produtos para revenda e assumir riscos pós-colheita até a entrega ao consumidor final. Devido à procura fragmentada de frutas e legumes frescos, estes intermediários operam geralmente em pequena escala, muitas vezes sem acordos contratuais formais. Consequentemente, os preços para os compradores de frutas e legumes frescos nas ilhas mais pequenas podem ser até três vezes superiores aos preços no produtor, devido às margens intermediárias, às despesas de transporte e às perdas pós-colheita em diferentes fases da cadeia de abastecimento. Isto contribui para uma menor qualidade dos bens produzidos internamente. Por exemplo, *resorts* com tudo incluído, embora adquiram localmente uma pequena percentagem dos seus produtos, relatam

rejeitar aproximadamente 30 por cento destes devido a questões de qualidade. Esta situação resulta numa dependência significativa das importações para satisfazer as necessidades do setor, estimando-se que apenas 5 a 10 por cento das necessidades alimentares sejam adquiridas localmente.⁴⁴

A ausência de uma visão unificada para o setor da logística de Cabo Verde representa um desafio adicional. Cada ministério formula as suas estratégias e planos sectoriais de forma independente, com coordenação ou integração limitada com outras iniciativas e as necessidades do setor privado (ver quadro 5.2 para uma visão geral dos múltiplos atores que constituem o quadro institucional para os transportes em Cabo Verde). Por exemplo, o Ministério do Mar introduziu recentemente a Plataforma Marítima de Cabo Verde, que visa melhorar as infraestruturas portuárias, elevar o desempenho do setor das pescas e expandir os serviços de reparação naval. Da mesma forma, o MTT tem os seus planos de investimento para melhorar estradas e aeroportos. No entanto, estes planos sectoriais específicos não levaram em consideração uma abordagem multimodal para garantir a entrega atempada de produtos perecíveis das ilhas de produção para os hotéis no Sal e na Boa Vista. Esta abordagem fragmentada representa um obstáculo significativo ao desenvolvimento de um sistema de logística eficiente e unificado. Para resolver esta questão, as instituições públicas deram um passo no sentido de remediar a situação, convocando um Grupo de Trabalho,⁴⁵ seguindo os resultados e recomendações de um estudo abrangente sobre transportes e turismo financiado pelo governo espanhol. Esta iniciativa marca um passo promissor na promoção de um desenvolvimento de uma logística mais integrada e estratégica em Cabo Verde.

CAIXA 5.1

Centros pós-colheita em Cabo Verde

O Ministério da Agricultura e Ambiente (MAA) enfrenta obstáculos na expansão da sua rede de centros pós-colheita, que visa resolver problemas logísticos de alimentos perecíveis. Os principais problemas incluem a falta de recursos operacionais e de manutenção e a baixa demanda dos utilizadores.

Para resolver estas questões logísticas, o governo desenvolveu cinco centros de embalagem e distribuição de produtos agrícolas e pecuários nas principais ilhas produtoras sob tutela do MAA.

- 1. Centro pós-colheita em Santo Antão.** Construído em 2010 e em funcionamento desde 2013, este centro tem como objetivo prestar serviços de controlo de qualidade pós-colheita, inspeção e certificação para facilitar o acesso ao mercado dos produtos agrícolas nacionais. Apesar do seu potencial, o centro está subutilizado, tendo processado apenas 681 toneladas de produtos. As restrições incluem a sua localização remota a 3 quilómetros do Porto Novo, longe do porto e das principais estradas, elevados custos e taxas de utilização e dificuldades de transporte para os principais centros de consumo entre as ilhas.
- 2. Centros de pós-colheita no Fogo e Maio.** Construídos em 2013 e 2016, respetivamente, estes centros estão inativos devido às restrições de recursos enfrentadas pelo MAA. Eles são

usados raramente para fins de armazenamento. O centro no Fogo foi inicialmente gerido por uma empresa local, a *Fogo Fresh*, mas as atividades foram, entretanto, descontinuadas.

- 3. Centro pós-colheita em Santiago.** Inaugurado em 2017 com apoio de cerca de 2 milhões de dólares da cooperação chinesa. No entanto, não há relatos de que o centro esteja sendo totalmente utilizado.
- 4. Novo centro pós-colheita em Santo Antão.** A Enapor e o MAA celebraram um acordo para a construção de um novo centro na zona portuária no valor de 900 mil euros, com conclusão prevista no prazo de 12 meses. Outro centro pós-colheita está a ser construído no Tarrafal de Monte Trigo, um dos vales mais produtivos da ilha.

A fraca experiência destas instalações evidencia os desafios contínuos associados à coordenação dos serviços de extensão rural para produtos perecíveis. Para resolver estas questões, o governo deve considerar o papel potencial do setor privado na integração de plataformas logísticas com os produtores e a rede de transportes. Está em curso um estudo separado de assistência técnica centrado no fornecimento de produtos perecíveis ao setor do turismo para aprofundar estas questões.

QUADRO 5.2

Quadro institucional do setor dos transportes em Cabo Verde

Escopo	Partes interessadas
TRANSPORTE MARÍTIMO	
Estratégia e regulação económica	→ Ministério do Mar
Regulamento técnico	→ Instituto Marítimo Portuário
Fornecedores de transporte marítimo inter-ilhas	→ Cabo Verde Inter-ilhas e outras empresas privadas
Infraestrutura e operações portuárias	→ Enapor
Serviços de estaleiro	→ Cabnave e Onave (barcos pequenos)
TRANSPORTE AÉREO	
Estratégia e supervisão	→ Ministério do Turismo e Transportes
Regulamentação económica, técnica e investigação de acidentes	→ Agência de Aviação Civil
Provedor de navegação aérea	→ Aeroportos e Segurança Aérea
Operações aeroportuárias e de transporte aéreo	→ Grupo Vinci/ Aeroportos de Cabo Verde (aeroporto) → Bestfly e companhias aéreas internacionais (operações de transporte aéreo)
TRANSPORTE RODOVIÁRIO	
Estratégia para o setor das infraestruturas rodoviárias	→ Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação
Investimentos e manutenção rodoviária	→ Estradas de Cabo Verde (Agência de estradas)
Transporte público	→ Direção Geral dos Transportes Rodoviários (regulador) → Táxis, autocarros e empresas de turismo (fornecedores privados)
TRANSVERSAL	
Subsídios aos transportes e financiamento de projetos	→ Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial
Instalações logísticas auxiliares para produtos agrícolas e inspeções de produtos importados	→ Ministério da Agricultura e Ambiente
Processo aduaneiro e facilitação de importação/exportação	→ Direção Geral das Alfândegas
Financiamento de projetos de infraestrutura, parcerias público-privadas e empresas estatais	→ Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial

5.5

Recomendações

O quadro 5.3 descreve diversas recomendações para o setor da logística.

QUADRO 5.3

Recomendação de política para transporte e logística

Objetivo	Recomendação	Partes interessadas	Prazo
TRANSPORTE MARÍTIMO INTER-ILHAS			
Melhorar o desempenho e a fiabilidade dos serviços de carga marítima.	<ul style="list-style-type: none"> → Liberalizar os serviços de carga e os preços, visando a regulamentação nas rotas ao abrigo de um regime de obrigações de serviço público para manter ligações em áreas onde o setor privado não opera. → Implementar um mecanismo adequado de ajustamento tarifário para segmentos de passageiros e carga que permita uma recuperação adequada de custos em segmentos ou rotas regulamentadas. → Desenvolver uma estratégia que promova a diversificação e a concorrência na gestão do setor privado dos serviços de carga marítima. 	MM e ARME	Curto prazo
Aumentar a resiliência das infraestruturas e serviços portuários marítimos.	<ul style="list-style-type: none"> → Introduzir critérios de adaptação às alterações climáticas nas decisões de investimento portuário.^a → Lançar a iniciativa de parceria público-privada para operações portuárias. → Concluir os diagnósticos e estudos de viabilidade necessários para determinar o rumo futuro da Cabnavé. → Realizar estudos de mercado para avaliar a viabilidade de transformar Cabo Verde num pólo de reparação e manutenção naval. 	Enapor, Cabnavé e MM	Médio prazo
TRANSPORTE AÉREO			
Fortalecer os mecanismos de fiscalização do contrato de parceria público-privada.	→ Fortalecer a capacidade regulamentar do governo em relação à concessão do novo sistema aeroportuário.	MTT, UASE, AAC	Curto prazo
	→ Explorar oportunidades para abrir o mercado a outros potenciais operadores de movimentação de carga aérea e avaliar se a Cabo Verde Handling deve ser privatizada ou permanecer como uma entidade pública.	MTT, UASE, AAC	Médio prazo
LOGÍSTICA DE PRODUTOS PERECÍVEIS			
Desbloquear o potencial do mercado para alimentos perecíveis através do desenvolvimento de uma estratégia logística integrada.	<ul style="list-style-type: none"> → Estabelecer mecanismos institucionais para promover uma abordagem integrada no setor dos transportes e incentivar a participação privada. → Criar um quadro e uma estratégia logística integrada, delineando claramente funções e responsabilidades para orientar eficazmente as decisões de investimento e as reformas políticas. 	MTT, MM, MAA, MIOTH	Curto prazo

Note: AAC = Agência de Aviação Civil; ARME = Agência de Regulação Multisectorial da Economia; Cabnavé = Estaleiros Navais de Cabo Verde; Enapor = Empresa Nacional de Administração dos Portos; MTT = Ministério do Turismo e Transportes; MM = Ministério do Mar; MAA = Ministério da Agricultura e Ambiente; MIOTH = Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação; MF = Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial; UASE = Unidade de Acompanhamento do Setor Empresarial do Estado.

a. Embora a subida do nível do mar em Cabo Verde possa parecer modesta a nível nacional, espera-se que as zonas costeiras, onde estão localizados os portos, sejam as mais afetadas.

*Para o curto prazo, um a dois anos. Para o médio prazo, três a cinco anos.

Notas

1. World Bank Group (2019a). Incluindo 2.675 toneladas de vegetais frescos, 2.964 toneladas de frutas, 920 toneladas de peixes e 253 toneladas de frutos do mar.
2. World Bank Group (2019a). Produtos como vegetais frescos, frutas, peixes, frutos do mar e laticínios (nichos de produtos de alto potencial) e tomate, mamão, manga, cenoura, pimentão, banana e melancia (nos quais a produção atual coincide particularmente com alguns dos produtos de grande procura) possuem um potencial significativo para venda ao setor de turismo. Esses itens atendem aos produtos de alta procura do setor. Por exemplo, o consumo de vegetais frescos no turismo representa cerca de 3,7 por cento da produção nacional total estimada de horticultura, raízes e tubérculos; 18,7 por cento da produção de fruticultura; 26 por cento do consumo de carne; e 17 por cento da produção total de ovos. Para distribuir eficazmente potenciais produtos de peixe congelado de Santiago para Sal e Boa Vista, é necessário um sistema de transporte marítimo inter-ilhas fiável.
3. Para uma análise aprofundada da qualidade dos 1.113 km da rede rodoviária e dos serviços de transporte nas ilhas turísticas, ver World Bank Group (2023).
4. Notteboom, Pallis e Rodrigue (2022). O Índice de Conectividade do Transporte Marítimo foi concebido para avaliar o grau de integração de um país nas redes globais de transporte marítimo regular, com base no estado do seu setor de transporte marítimo. Este índice, que pode ser calculado para países e portos individuais, serve como um indicador da facilidade de acesso ao comércio global através de rotas marítimas. Um valor de índice mais elevado indica maior facilidade de acesso a um sistema global de transporte marítimo de mercadorias com elevada capacidade e frequência, facilitando a participação efetiva no comércio internacional.
5. Índice de conectividade do transporte marítimo regular da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento.
6. World Bank Group (2023).
7. De acordo com um estudo da Organização Mundial das Alfândegas (2017), o tempo médio de todo o processo aduaneiro no porto da Praia ronda os seis dias. A base de dados dos Indicadores de Desenvolvimento Mundial indica que o prazo de importação—o valor de 50 por cento das remessas desde a descarga no porto até à chegada ao destinatário—é de quatro dias na Indonésia e na Tanzânia, dois dias nas Filipinas e sete dias no Senegal. Em contraste, pares com iguais aspirações como Austrália e Singapura têm prazos de entrega de um e dois dias, respetivamente.
8. WCO (2017).
9. A implementação de uma janela única agilizará as operações para os stakeholders do comércio exterior, oferecendo uma plataforma unificada para cumprir as obrigações regulatórias na importação, exportação e transporte de mercadorias. Facilitará o envio de documentos e fornecerá acesso a informações padronizadas, servindo como um recurso valioso para leis comerciais, regulamentos, decretos de fixação de taxas e tabelas.
10. Em Março de 2022, o *Ministério do Mar* (MM) autorizou duas empresas privadas, Nosferry e Polaris (responsáveis por 58 por cento da quota de mercado), a fornecerem transporte de passageiros entre São Vicente e Santo Antão (ALG 2023). O contrato renegociado restringe outros operadores marítimos inter-ilhas além daqueles que já prestam serviços (INVC 2023).
11. A maior parte da carga de cabotagem é transportada por duas empresas marítimas nacionais que operam independentemente da concessão. Utiliza-se um serviço internacional de transporte de contentores com ligação a Portugal, podendo também transportar carga nacional em cabotagem híbrida. A outra opera um navio RoRo equipado com capacidade de contentores no convés superior, exclusivamente dentro de Cabo Verde. A CV Inter-ilhas ofereceu 53 por cento da capacidade em 2022 e é a única que oferece rotas regulares entre a maioria das ilhas. Veja World Bank Group. (2023); ALG (2023).
12. Como resultado do impacto da COVID-19, o número de passageiros diminuiu para 735.981, mas este revés foi rapidamente revertido em 2021. Consulte o Painel Enapor em http://www.enapor.cv/en_US/page/estatisticas.
13. No Sal, o transporte Ro-Ro representa 17,7 por cento do movimento total de carga, enquanto na Boa Vista representa 31,5 por cento mais substanciais. Consulte o Painel Enapor em http://www.enapor.cv/en_US/page/estatisticas.
14. Baseado em ALG (2023) utilizando dados de 2023 da CV Inter-ilhas.
15. Essas embarcações são construídas para o transporte de veículos de carga juntamente com alojamento de passageiros.
16. A Cabo Verde Inter-ilhas mantém um contrato de arrendamento com a empresa estatal Fast Ferry Cabo Verde para a utilização de três embarcações. Os custos de fretamento destes navios

- são deduzidos do subsídio anual. A Fast Ferry Cabo Verde permanece como entidade de leasing, mas não opera nenhuma rota de forma independente.
17. Os portos de Palmeira, Sal Rei, Porto Novo, Vale de Cavaleiros e Praia beneficiaram de grandes ampliações.
 18. Furna (Brava), Palmeira (Sal), Porto Grande (São Vicente), Porto Inglês (Maio), Porto Novo (Santo Antão), Praia (Santiago), Sal-Rei (Boa Vista), Tarrafal (São Nicolau), e Vale Cavaleiros (Fogo).
 19. Distribuído em 37 por cento de carga regular, 28 por cento de carga contentorizada, 26 por cento de granéis líquidos e 8 por cento de granéis sólidos. Destes, 49 por cento pertencem à cabotagem e 51 por cento ao transporte internacional. Consulte o site da Enapor em http://www.enapor.cv/en_US/page/estatisticas.
 20. Praia (56 por cento TEU, 12 por cento pax); Porto Grande (28 por cento TEU, 36 por cento pax); Porto Novo (30 por cento pax); Sal-Rei (5 por cento TEU; 4 por cento pax); Palmeira (9 por cento TEU; 4 por cento pax); Porto Inglês (4 por cento pax), Tarrafal (4 por cento TEU) e Vale Cavaleiros (5 por cento pax; 2 por cento TEU); Furna (1 por cento pax). Consulte o site da Enapor em http://www.enapor.cv/en_US/page/estatisticas.
 21. World Bank Group (2023).
 22. Ibidem.
 23. Ibidem. Tarifas de carga para um contentor de 20 pés: Cabo Verde (215 dólares), Senegal (150 dólares), Guiné (155 dólares), Serra Leoa (215 dólares) e Costa do Marfim (130 dólares).
 24. Cabnave (2023).
 25. Em 2022, a Cabnave realizou reparações em 60 navios nacionais e estrangeiros (China e Espanha). O mercado nacional contribuiu com 56,4 por cento do total das receitas (Cabnave 2023).
 26. Comissão Europeia (2022). O porto visa melhorar a conectividade com Santiago e outras ilhas, e faz parte de um corredor estratégico africano, com potencial para facilitar o transporte de passageiros e carga ao longo do corredor estratégico Praia-Dakar-Abidjan. O custo total da reabilitação foi de 42 milhões de euros, que foi cofinanciado pela UE (17 milhões de euros), pelo Banco Africano de Desenvolvimento (17,8 milhões de euros) e pelo governo cabo-verdiano (7,2 milhões de euros). Incluiu também obras de menor dimensão no porto do Sal e medidas para reforçar os serviços municipais no Maio.
 27. O projeto visa criar infraestrutura portuária capaz de acomodar dois navios simultaneamente, utilizando rampas Ro/Ro, e um navio de cruzeiro com 200 metros de comprimento. O projeto busca soluções aprimoradas de expansão, proteção do interior do porto contra ondas e melhorias nas condições da bacia de manobras.
 28. O World Bank Group financia estudos mais abrangentes.
 29. Em 2017, o governo de Cabo Verde cancelou um concurso internacional para privatizar as operações da Cabnave. O concurso foi anteriormente atribuído à empresa portuguesa Grupo ETE.
 30. ALG (2023).
 31. Ibidem. A menor conectividade internacional na Praia e São Vicente faz com que aproximadamente 40 por cento dos passageiros necessitem de fazer um voo de ligação noutra aeroporta para chegar ao seu destino, enquanto no Sal e na Boa Vista esta percentagem é apenas entre 10 e 15 por cento.
 32. Antes da COVID-19, a TICV (Transportes Inter-ilhas de Cabo Verde), propriedade conjunta de uma transportadora estrangeira (Binter Canarias) e do governo (70 por cento e 30 por cento de propriedade, respetivamente), era o único prestador de serviços aéreos doméstico. Em Junho de 2021, uma nova empresa estrangeira (Bestfly) substituiu a Binter Canarias como acionista maioritária da TICV.
 33. ALG (2023).
 34. Ibidem. O terceiro está imobilizado devido a problemas de certificação.
 35. Embora seja viável realizar de 70 a 75 voos semanais com duas aeronaves, problemas operacionais frequentes, mau funcionamento da aeronave ou incidentes inesperados exigem um backup para garantir um serviço ininterrupto.
 36. ALG (2023). O Sal tem o maior aeroporta de Cabo Verde, movimentando 1,19 milhões de passageiros (43 por cento do total) em 2019, sendo 85 por cento em voos internacionais. Praia e Boa Vista têm os segundos aeroportos mais movimentados, representando 23 e 21 por cento do total de passageiros, respetivamente. São Vicente movimentou 253.077 passageiros (9 por cento).
 37. Amílcar Cabral, o aeroporta do Sal, tem uma pista de 3.000 metros, é classificado como 4E pela Organização da Aviação Civil Internacional, podendo acomodar aeronaves com “comprimento

- de campo de referência” igual ou superior a 1.800 metros, bem como aeronaves com envergadura superior a 65 metros.
38. A TUI Airways continua a operar com aeronaves Boeing 767 em aeroportos com pistas curtas como Praia, Boa Vista e São Vicente, embora estas limitações possam ocasionalmente afetar o alcance da aeronave.
 39. ALG (2023). Em 2019, o governo tinha planos de privatizar a empresa para se alinhar aos interesses das companhias aéreas, mas este plano foi suspenso devido à pandemia da COVID 19 em 2020.
 40. O contrato foi assinado em Julho de 2022, e a concessão teve início em 24 de Julho de 2023, após ambas as partes terem concluído os seus requisitos contratuais. Os Aeroportos e Segurança Aérea de Cabo Verde continuarão a prestar serviços de navegação aérea conforme especificado no contrato.
 41. A ANA, Aeroportos de Portugal, é outra acionista, com 30 por cento do capital da empresa.
 42. Porto Grande, com área total de 1 hectare, possui armazéns frigoríficos equipados para acomodar, congelar e conservar até 6 mil toneladas de pescado e perecíveis. O porto trata do transbordo de cargas, carga e descarga, processos de logística de contentores e reexportação de pescado e produtos do mar. Para mais informações sobre os portos de Cabo Verde, consulte o site da Enapor em http://www.enapor.cv/en_US/page/portos.
 43. World Bank Group (2019). As três ilhas representam 52, 16 e 15 por cento da área agrícola total do país, respetivamente.
 44. World Bank Group (2019).
 45. MTT, MM, e Direção Geral dos Transportes Rodoviários.

Referências

- ALG (Advanced Logistics Group). 2023. “Study on Improving Transport for Tourism in Cabo Verde.” Progress report. ALG, Madrid.
- Cabnave (Estaleiros Navais de Cabo Verde). 2023. “*Informações Individuais das Empresas Públicas do Estado*.” Cabnave, Mindelo.CV Inter-ilhas. 2022. “Esclarecimentos.” Comunicado, July 20, 2022. <https://cvinterilhas.cv/news?Id=37>.
- European Commission. 2022. “Global Gateway: Inauguration of Maio Port in Cabo Verde to Boost Connectivity and Green Growth.” Press Release IP/22/5326, September 7, 2022. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_5326.
- INCV (Imprensa Nacional de Cabo Verde) 2023. “Minuta do Aditamento ao Contrato de Concessão do Serviço Marítimo de Passageiros e de carga Inter-ilhas.” *Boletim Oficial I* (42).
- Notteboom, Theo, Athanasios Pallis, and Jean-Paul Rodrigue. 2022. *Port Economics, Management and Policy*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>.
- World Bank Group. 2019. “Local Sourcing in the Cabo Verde Tourism Food Supply Chain: Opportunities and Challenges.” World Bank Group, Washington D.C.
- World Bank Group. 2023. “Cabo Verde Country Economic Memorandum: Sailing Rough Seas - Accelerating Growth and Fostering Resilience to Climate Change.” World Bank Group, Washington, D.C.
- WCO (World Customs Organization). 2017. “Cabo Verde: Estudo de Tempo de Desalfandegamento – Alfandega da Praia.” WCO, Brussels. https://www.mf.gov.cv/documents/54571/273413/Cabo%20Verde_Estudo%20de%20Tempo%20de%20Desalfandegamento_1.pdf.

6

ENERGIA

6.1

Introdução

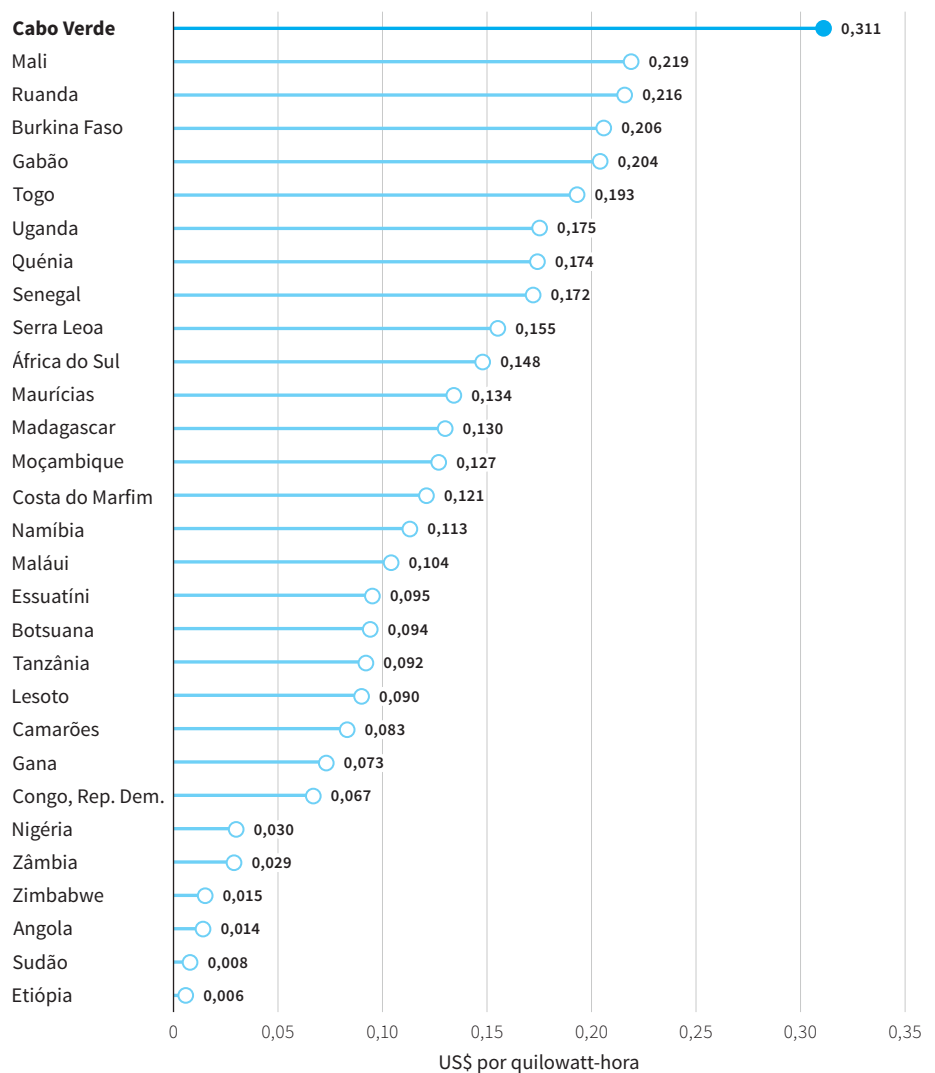
Cabo Verde alcançou excelentes progressos no fornecimento de acesso à eletricidade à sua população, apresentando uma taxa de acesso de 95 por cento. No entanto, o país enfrenta uma das tarifas de eletricidade mais elevadas de África, com uma tarifa residencial média de 0,345 dólares por quilowatt-hora (kWh) em 2022 (figura 6.1). Sem reservas próprias de combustíveis fósseis, Cabo Verde importa todos os produtos petrolíferos que consome, tornando-o vulnerável às flutuações de preços e dependente da energia. O governo pretende diminuir esta dependência aumentando a utilização de energias renováveis e eletrificando vários usos finais, melhorando assim a segurança energética do país.

Em relação aos seus pares estruturais,¹ Cabo Verde tem um desempenho adequado, tendo a maior taxa de acesso à eletricidade, mas enfrentando desafios de fiabilidade e custos elevados (quadro 6.1). Quando comparado com os seus pares com iguais aspirações, Cabo Verde tem um bom desempenho em termos da quota de energias renováveis no seu mix energético. No entanto, ainda há espaço significativo para melhorias no aumento da fiabilidade, na redução das perdas de energia e na redução dos custos de eletricidade para a população local.

O governo tem um plano ambicioso para acelerar o seu progresso no fornecimento de eletricidade acessível e fiável, gerada principalmente através de tecnologias de energia renovável. Esta ambição é exemplificada por diversas iniciativas: o Plano Nacional de Sustentabilidade Energética; PNSE) de 2017, o Plano Diretor do Setor Energético divulgado em 2018, e a atualização da contribuição determinada a nível nacional submetida à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas em 2021. Em 2022, Cabo Verde produziu 17 por cento da sua eletricidade a partir de recursos energéticos renováveis.² O objetivo global do Plano Diretor é produzir 54 por cento da eletricidade utilizando tecnologias de energia renovável até 2030.³ Na sequência do Plano Nacional, o governo identificou um *pipeline* de investimento robusto, totalizando 476,8 milhões de euros, incluindo 248,9 milhões de euros para produtores independentes de energia eólica e solar em todas as ilhas. Este *pipeline* de investimentos também inclui armazenamento de energia em baterias e mobilidade elétrica.

FIGURA 6.1

Preços da eletricidade para empresas, Cabo Verde e países africanos, 2022



Fonte: Cálculos baseados em dados da Global Petrol Data.
Nota: kWh = quilowatt-hora.

QUADRO 6.1

Benchmarking do setor energético de Cabo Verde

	Porcentagem da população com acesso à eletricidade (%)	SAIDI (horas)	SAIFI (ocorrências por cliente)	Perdas (%)	Acessibilidade (US\$/kWh)	Participação de energia renovável (%)
Cabo Verde	95,0	24,2	48,4	24h20	0,345	17,0
Fiji	92,1	2,11	3,23	8,11	0,150	60,0
São Tomé e Príncipe	78,5	-	-	32h00	0,110	6,5
Comores	87,0	-	-	48,00	0,380	0,0
Maurícias	99,1	3,39	1,81	6,73	0,130	24,0
Seychelles	100,0	-	-	-	0,220	13,0
Maldivas	100,0	2,28	2,50	-	0,170	6,0

Fonte: Com base em dados do GlobalPetrolPrices.com.

Nota: kWh = quilowatt-hora; SAIDI = Índice de Duração Média de Interrupção do Sistema; SAIFI = Índice de Frequência Média de Interrupção do Sistema. SAIDI e SAIFI são métricas utilizadas para avaliar a fiabilidade de um sistema de distribuição elétrica. SAIDI é uma medida da duração média das interrupções de energia no fornecimento de eletricidade que um cliente experimenta durante um período de um ano. SAIFI é uma medida do número médio de interrupções que um cliente experimenta durante um período de um ano.

6.2

Reestruturação em curso da electra

O principal obstáculo à eficiência do setor energético em Cabo Verde tem sido a empresa estatal e verticalmente integrada de serviços públicos, Electra. A Electra é crucial para os subsectores de abastecimento de eletricidade e água em Cabo Verde, controlando a geração, transmissão e distribuição dentro do sistema elétrico. Em 2022, a Electra geriu 124,6 megawatts (MW) de capacidade de produção, 83,2 por cento dos quais derivados de combustíveis fósseis, gerando 468,9 gigawatts-hora de eletricidade. No entanto, a Electra registou elevadas perdas comerciais, ascendendo a 24,4 por cento da eletricidade gerada em 2022, quando se consideram perdas técnicas e não técnicas. A maior parte das perdas ocorreu na ilha de Santiago, representando 78 por cento do total. Apesar da infraestrutura de rede estar geralmente em boas condições, a maioria das perdas não foi técnica, resultante de baixas taxas de recuperação de faturas e de um elevado nível de ligações não autorizadas. As tarifas de eletricidade estão estruturadas para permitir a recuperação de custos para uma concessionária eficiente, com uma recuperação de custos limitada. Devido ao elevado nível de perdas, os custos da Electra excedem este limite.

Em 2016, o governo comprometeu-se a desagregar a Electra, uma medida que desempenhará um papel significativo na viabilidade de atrair investimento privado no setor energético. O plano envolve a divisão dos componentes de água e eletricidade da Electra em entidades separadas e a desagregação adicional da concessionária de energia elétrica em empresas independentes de produção, transmissão e distribuição. O World Bank está a apoiar esta reforma através do Projeto de Energias Renováveis e Aumento do Desempenho dos Serviços Públicos. O regime jurídico da desagregação, previsto no Decreto-Lei n.º 34/2022, fixava inicialmente a data de conclusão para 1 de Janeiro de 2023, mas foi oficialmente adiada para 1 de Junho de 2024. Esta desagregação criará uma empresa estatal, operador de transmissão e centro de despacho de energia de comprador único, atuando como operador de sistema independente para garantir acesso não discriminatório ao sistema para geração. O decreto-lei permite a privatização de até 75 por cento das ações das entidades de distribuição e geração térmica. O processo de privatização dos segmentos de distribuição e geração térmica deverá ser lançado até Março de 2024.

A separação e reestruturação dos principais estrangulamentos do setor em Cabo Verde são fundamentais para atrair investidores privados para os mercados de energia do país, tornando-se fundamental concluir a reestruturação da Electra conforme previsto. Espera-se que o operador de sistema independente previsto, resultante deste processo, seja financeiramente mais estável, atuando assim como uma contraparte fiável para acordos de compra de energia com proprietários privados de ativos de produção. Nas consultas com as partes interessadas, o risco de *oftaker* da Electra foi identificado como uma grande preocupação para os investidores privados no setor elétrico de Cabo Verde. Além disso, o risco de encerramento de centrais de energia renovável também foi destacado como um risco significativo. Para fazer face a estes riscos, o governo está a reestruturar a Electra para desbloquear oportunidades de investimento adicionais, especialmente em energias renováveis, para ajudar a reduzir as emissões associadas ao setor e aumentar a sua atratividade para investidores privados.

6.3

Oportunidades para investimento privado

6.3.1

Energia renovável

Cabo Verde tem um potencial significativo para energias renováveis em termos de projetos de grande escala e projetos solares distribuídos de menor dimensão. O Plano de Energias Renováveis identificou 650 MW de projetos prioritários em várias “zonas de desenvolvimento de energias renováveis.”⁴ Estes projetos incluem 21 projetos solares fotovoltaicos com uma capacidade total de 315 MW, 29 projetos de energia eólica totalizando 238 MW, 70 MW de potencial de armazenamento hidroelétrico bombeado e outros recursos energéticos renováveis, tais como resíduos sólidos urbanos para energia, geotermia e energia das ondas.

Cabo Verde já atraiu investimento privado em projetos de energias renováveis de grande escala, principalmente na energia eólica. No entanto, um desafio significativo para estes projetos reside nas suas capacidades individuais relativamente pequenas, que podem não ser atrativas para promotores internacionais ou instituições financeiras, contudo são grandes demais para promotores locais. Agregar estes projetos para atrair investidores internacionais é uma oportunidade significativa para aumentar o investimento privado. O governo reconheceu isso e está a trabalhar no sentido de uma plataforma de agregação e de um programa único de eliminação de riscos.

Além dos projetos de grande escala, Cabo Verde também tem um potencial significativo para energia solar partilhada, estimada em 250 MW, dos quais 8 MW já desenvolvidos. O World Bank, através do projeto *Dock* dos Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento, tem apoiado ativamente a produção partilhada em Cabo Verde. Esses projetos podem ser implantados nos telhados de consumidores residenciais, comerciais ou industriais para ajudar a reduzir os custos de eletricidade. O Ministério da Indústria, Comércio e Energia (MICE) está a liderar um programa para aumentar a implantação desses sistemas solares partilhados. O MICE lançou um portal *online* que contém informação relevante sobre energias renováveis, eficiência energética, registo de sistemas de produção partilhada e mobilidade elétrica.⁵ Esta plataforma, alinhada com as melhores práticas, oferece informação transparente e acessível aos investidores privados. Propõe-se que a plataforma seja cuidadosamente mantida e atualizada regularmente com dados e legislação relevantes. Além disso, é necessário reforçar e modernizar a rede para garantir a plena utilização dos recursos energéticos partilhados.

Embora Cabo Verde permita a produção partilhada e a produção independente, subsistem problemas em permitir que os consumidores exportem o excesso de eletricidade proveniente de sistemas solares fotovoltaicos. A produção independente, regulamentada pelo Decreto-Lei n.º 1/2011 e alterada pelo Decreto-Lei n.º 54/2018, consiste na exportação de eletricidade gerada para a rede de distribuição ou transporte por entidade devidamente licenciada e autorizada. O processo de atribuição de capacidade de produção independente é realizado através de concurso simplificado anual. Este processo regular e simplificado ajuda a reduzir a incerteza para os investidores privados e a aumentar o investimento em instalações de produção independentes. O governo lançou um programa para permitir que os consumidores de baixa tensão exportem energia excedentária. No

entanto, os consumidores comerciais, turísticos e industriais lutam para ter as mesmas condições devido aos longos tempos de espera e aos problemas com instalações de contadores inteligentes. É necessário racionalizar e acelerar a implementação de contadores inteligentes/bidirecionais para que os grandes consumidores atraiam mais investimentos e reduzam os custos de eletricidade.

As tarifas fixas pagas aos produtores e microprodutores independentes são um elemento crítico para aumentar o investimento privado. De acordo com o Decreto-Lei n.º 54/2018, a ARME é responsável pela determinação destas tarifas. Para 2021, a tarifa fixa de exportação de eletricidade foi fixada em 8,4 CVEsc por kWh (aproximadamente 0,083 dólares por kWh).⁶ Há também uma bonificação de juros para empréstimos para instalação de sistemas de produção partilhada baseados em energias renováveis, disponíveis para clientes residenciais e micro e pequenas empresas. O montante máximo do empréstimo é limitado a 3 milhões de CVE, com um subsídio governamental de 50 por cento sobre a taxa de juro. A revisão regular das tarifas fixas e das condições de empréstimo é essencial para garantir a eficiência. A partir de 2023, não foi possível encontrar a tarifa fixa, pelo que se recomenda uma atualização desta tarifa fixa.

6.3.2

Sistemas de armazenamento de energia em baterias

À medida que aumenta a proporção de energia renovável intermitente no mix energético de um país, a necessidade de maior flexibilidade do sistema torna-se mais pronunciada. Isto é particularmente verdadeiro para sistemas de energia pequenos e isolados como os de Cabo Verde. Uma das ferramentas mais utilizadas para aumentar a flexibilidade do sistema é através da instalação de sistemas de armazenamento de energia em baterias (BESSs). Estes sistemas são flexíveis, capazes de atuar como geradores, fornecedores de carga flexível e alternativas a infraestruturas de rede adicionais, e serão essenciais para Cabo Verde atingir os seus objetivos de energias renováveis.

Embora as BESSs tenham uma oportunidade significativa de desempenhar um papel fundamental na transição energética de Cabo Verde, o ambiente de investimento privado para esses sistemas ainda está em desenvolvimento, com várias questões críticas que precisam ser abordadas para que o ambiente se consolide. Isso inclui a definição dos serviços exigidos dos BESSs, o estabelecimento de uma estrutura de remuneração, a gestão do risco de procura, a definição de regras de despacho e a garantia do desempenho do sistema. É necessário um quadro regulamentar robusto e transparente para fazer face a estes riscos, considerando os aspetos comerciais e técnicos do investimento e a operação do BESS. As principais partes interessadas no desenvolvimento deste quadro incluem o MICE, a ARME, o atual adquirente Electra (potencialmente em transição para o centro de despacho de energia após a sua desagregação) e os promotores privados do BESS. Recentemente, foi lançado um convite à manifestação de interesse de promotores privados para dois projetos BESS em São Vicente e Boa Vista, com capacidades de 8 MW e 8 megawatts-hora (MWh) para São Vicente e capacidades de 6 MW e 6 MWh para Boa Vista. Propõe-se que estes BESSs sejam desenvolvidos usando um modelo de contrato construir-operar-transferir.

6.3.3

Viabilizando setores de alto crescimento: energia no turismo e serviços digitais

Elevados custos energéticos afetam a viabilidade operacional dos pequenos hotéis e operadores, com uma procura acentuada por parte dos operadores do setor do turismo por fontes de energia mais económicas. As despesas energéticas representam até metade dos custos operacionais dos hotéis, um forte contraste com a alocação de 3 a 10 por cento normalmente observada nos mercados desenvolvidos, dependendo das condições do mercado.⁷ Muitos investidores privados, nomeadamente no setor do turismo, recorreram à produção partilhada para compensar a necessidade de comprar eletricidade à rede externa, dadas as elevadas tarifas de eletricidade. Empreendimentos solares fotovoltaicos independentes poderiam reduzir significativamente os custos, substituindo a eletricidade mais cara do sistema existente. Este potencial de redução de custos é realçado por dois projetos recentes de energia solar fotovoltaica que alcançaram custos de produção entre 31 e 52 euros por MWh, em forte contraste com a tarifa regulada da ARME, que era de 255 euros por MWh quando estes projetos foram desenvolvidos em 2022.

Uma oportunidade significativa para investimentos em energia estimular em investimentos adicionais no setor dos serviços digitais reside no Parque Tecnológico de Cabo Verde (CVTP). O CVTP, que é analisado mais detalhadamente no capítulo 3, alberga um centro de dados que deverá fornecer os tão necessários serviços de armazenamento de dados e atrair investimento estrangeiro. No entanto, o *data center* carece de tecnologias energeticamente eficientes e não utiliza energia renovável, minimizando a sua sustentabilidade ambiental. As principais empresas internacionais de tecnologia dependem cada vez mais de centros de dados verdes para reduzir a sua pegada de carbono. Ao não conceber o centro de dados CVTP como uma instalação verde, a oportunidade de atrair investidores internacionais e estabelecer um exemplo sustentável na África Ocidental poderá ficar comprometida. A modernização do CVTP com tecnologias energeticamente eficientes e a exploração de opções de eletricidade com baixo teor de carbono, tais como desenvolvimentos de energias renováveis no local ou acordos entre empresas de compra de energia, poderiam ajudar o CVTP a atingir os objetivos pretendidos.

A transição para veículos elétricos é uma última área transversal que poderá catalisar o investimento nos três setores-chave descritos neste relatório. O projeto do governo de Promoção da Mobilidade Elétrica em Cabo Verde alinha-se com o objetivo de longo prazo de eliminação progressiva dos veículos com motor de combustão interna até 2050. O projeto visa fornecer incentivos financeiros a 600 veículos elétricos e 100 pontos de carregamento residenciais, e estabelecer uma rede de estações de carregamento públicas em colaboração com o setor privado. Embora o projeto tenha incentivos atraentes para a compra de veículos elétricos privados, não inclui incentivos para veículos elétricos de duas ou três rodas (*scooters* ou motocicletas). Dado o rendimento nacional médio de Cabo Verde, a percentagem de propriedade de automóveis e a pequena geografia insular, os veículos elétricos de duas ou três rodas poderiam desempenhar um papel crucial na descarbonização do setor dos transportes. Estas opções de mobilidade são geralmente mais acessíveis e têm pouco impacto no sistema de distribuição de eletricidade durante o carregamento.

6.4

Recomendações

A reforma da empresa elétrica de Cabo Verde, Electra, é um grande desafio identificado no sistema energético e está a ser ativamente considerado pelo governo. A principal recomendação é a conclusão rápida e eficaz da reestruturação da Electra. Espera-se que esta revisão acelere a mudança para energias renováveis, mobilize o capital privado, proporcionando aos investidores uma maior segurança, reduza os custos dos serviços através da redução das despesas de produção e das perdas não técnicas, e melhore a qualidade geral do serviço. Foram propostas três recomendações de política viáveis para criar um ambiente favorável ao investimento privado no setor energético.

6.4.1

Planeamento e investimentos em infraestrutura digital para redes mais inteligentes

A infraestrutura de rede digital ou inteligente desempenha um papel significativo no sucesso da transição energética de Cabo Verde. Esta infraestrutura permite vários objetivos principais, como o aumento da utilização de energias renováveis, o reforço da estabilidade e fiabilidade da rede, a redução das perdas de energia e a melhoria da segurança cibernética. A Associação Internacional de Energia estima que a digitalização nas redes poderá reduzir a redução da eletricidade gerada pelos sistemas de energias renováveis em mais de 25 por cento até 2030, aumentando a eficiência do sistema e reduzindo os custos para os clientes.⁸ Este benefício é especialmente relevante para sistemas de energia pequenos e isolados como os de Cabo Verde. Portanto, a recomendação envolve a identificação e implementação de investimentos-chave no fortalecimento e modernização da infraestrutura da rede.

O governo deve desenvolver um quadro integrado de planeamento energético que considere várias formas de produção de energia e todo o espectro da procura de energia em todos os setores, nomeadamente o turismo e as infraestruturas digitais. O plano diretor do governo para o setor elétrico não considera aspetos como a eletrificação dos transportes (que poderia ter um efeito significativo na procura de eletricidade) e sistemas solares partilhados, e só considera sistemas de armazenamento de energia em baterias de chumbo-ácido, não levando em conta o agora sistema padrão de bateria lítio-ion para BESS em escala de serviços de utilidade pública. Para colmatar estas lacunas, a Electra desenvolveu um plano robusto para uma rede elétrica digitalmente melhorada, orientando os seus investimentos em atualizações de rede e garantindo alinhamento com o cenário energético em evolução. A revisão do plano diretor deve ter em conta o aumento da produção de energia renovável (níveis de produção partilhada e à escala de serviços de utilidade pública), a incorporação de sistemas de armazenamento de energia e o alinhamento com as políticas do governo sobre a eletrificação dos transportes. O plano atual, que já exige investimentos privados significativos, deverá continuar a fazê-lo na sua versão atualizada.

6.4.2 Plataformas de agregação

O governo deve colaborar com parceiros internacionais para desenvolver uma plataforma de agregação e uma iniciativa única de mitigação de riscos para projetos de energias renováveis. Estes programas são eficazes para desbloquear o investimento privado em projetos de energias renováveis, superando vários desafios enfrentados pelos promotores e maximizando o benefício socioeconómico de tais projetos. A plataforma de agregação é principalmente útil para agrupar projetos, reduzindo assim os custos de transação e atraindo maiores investidores privados. Ao consolidar projetos mais pequenos num único concurso para desenvolvimento e titularização, a plataforma pode colmatar a lacuna entre a dimensão relativamente pequena da maioria dos projetos de energias renováveis em Cabo Verde e os maiores investimentos normalmente exigidos pelos grandes investidores internacionais. Esta abordagem permite a criação de carteiras multi-ativos padronizadas, com grau de investimento, que reduzem os custos de transação, diversificam o risco e atraem o interesse de investidores institucionais. A criação de “balcões únicos” para serviços relacionados com o desenvolvimento de projetos provou ser eficaz na aceleração do investimento e na implantação de energias renováveis em vários mercados, um modelo que poderia ser replicado em Cabo Verde.

Além disso, mecanismos de financiamento inovadores, como obrigações verdes ou empréstimos ligados à sustentabilidade, podem ajudar a desbloquear o financiamento privado para as energias renováveis em Cabo Verde. Um exemplo desta tendência emergente é a emissão do primeiro título verde de Cabo Verde pela *Águas de Ponta Preta* em Agosto de 2023,⁹ avaliado em 4,5 milhões de euros, para desenvolver uma central solar fotovoltaica de 5 MW em São Vicente. Iniciativas semelhantes podem ajudar a catalisar o desenvolvimento de projetos de energias renováveis em Cabo Verde.

6.4.3 Sistemas de armazenamento de energia de bateria

Melhorar o ambiente favorável aos sistemas de armazenamento de energia (SAEs) é crucial para cumprir os objetivos de energias renováveis de Cabo Verde. Uma iniciativa nesse sentido é o plano de desenvolvimento de uma instalação hidrelétrica bombeada de 20 MW em Santiago, que deverá aumentar a flexibilidade do sistema e permitir uma maior integração de energias renováveis. Além disso, os BESS devem ser desenvolvidos em todo o arquipélago. Esses BESSs podem ser implantados na frente ou atrás do contador. As instalações na frente do contador normalmente envolvem projetos em escala de serviços públicos, enquanto as implantações atrás do contador são menores e normalmente ocorrem nas residências dos consumidores. Um elemento-chave dos BESSs é que eles são eficientes no fornecimento de múltiplos serviços simultaneamente, aumentando assim o seu valor para o sistema energético global.

Para facilitar os investimentos nestas tecnologias, será necessário estabelecer um ambiente empresarial favorável e quadros regulamentares para ambos os tipos de instalações. Tais regulamentações podem atrair investimentos em SAE, que são cruciais para equilibrar a natureza intermitente da produção de energia renovável. À medida que a Electra passa pela separação planeada, é importante ga-

rantir que o ambiente resultante seja propício a investimentos em SAE. O desenvolvimento de regras do mercado de energia é essencial para agilizar a prestação e a remuneração dos vários serviços que os SAE podem prestar. Estes serviços vão desde o equilíbrio de curto prazo e reservas operacionais, serviços auxiliares para a estabilidade da rede, adiamento de investimentos na rede, até ao armazenamento de energia a longo prazo e à restauração da rede após um apagão. A atualização dos regulamentos para permitir a “acumulação de valor” permite que os SAE maximizem a geração de receitas através da licitação para diferentes serviços, melhorando assim o cenário comercial para o investimento.

O quadro regulamentar para os BESS em Cabo Verde deve ser abrangente para maximizar os seus benefícios. Deve abranger uma série de considerações, incluindo conformidade técnica, física, de segurança, cibersegurança, ambiental e regulamentar (particularmente com códigos de rede relevantes), bem como padrões de controlo e comunicação. Este quadro poderia ser detalhado num roteiro de armazenamento de energia adaptado ao país. No período intermédio, enquanto este quadro está a ser desenvolvido, os projetos BESS ainda podem prosseguir de acordo com as necessidades existentes do sistema. Para estes empreendimentos, poderia ser utilizada uma abordagem de “regulação por contrato.” Esta abordagem é particularmente útil quando o atual quadro regulamentar carece de regras necessárias para direitos e obrigações claros, resolução de litígios e outras preocupações jurídicas para os promotores. Nesses casos, estas preocupações são abrangidas pelos acordos de PPP.

O quadro 6.2 descreve diversas recomendações para o sistema energético.

QUADRO 6.2

Recomendações de política para o sistema energético

Objetivo	Recomendações	Partes interessadas	Prazo*
Aumentar a geração de energia renovável por parte de investidores do setor privado e reduzir as perdas na distribuição.	→ Concluir a reestruturação em curso da Electra conforme Decreto-Lei n.º 34/2022.	MICE, ARME	Curto
Desenvolver um plano diretor do setor energético e priorizar o investimento na rede.	→ Atualizar o plano diretor do setor energético e identificar investimentos prioritários no reforço e modernização da rede.	MICE, ARME	Curto
Acelerar o fornecimento de eletricidade acessível e fiável, gerada principalmente por tecnologias de energia renovável	<ul style="list-style-type: none"> → Criar um ambiente empresarial favorável e um quadro regulamentar para facilitar os investimentos em BESSs. → Desenvolver uma plataforma de agregação e uma iniciativa única de mitigação de riscos para apoiar projetos de energias renováveis. → Envolver-se num planeamento integrado e coordenado do sistema energético, tendo em conta o ambiente em evolução. 	MICE, ARME	Médio

Nota: BESSs = sistemas de armazenamento de energia em baterias; ARME = Agência de Regulação Multissetorial da Economia; MICE = Ministério da Indústria, Comércio e Energia.

*Para curto prazo, de um a três anos. A médio prazo, três a cinco anos.

Notas

1. Este relatório inclui um exercício de *benchmarking* para melhor compreender o desempenho do setor energético de Cabo Verde, comparando-o com dois conjuntos de países pares: pares estruturais e os com iguais aspirações. Os pares estruturais são países semelhantes em tamanho, com geografia, estrutura económica e níveis de desenvolvimento comparáveis. Em relação a Cabo Verde, estão incluídos Comores, Fiji e São Tomé e Príncipe. A análise do desempenho destes países ajuda a avaliar o setor energético de Cabo Verde. Os pares com iguais aspirações, por outro lado, são países cuja trajetória económica e de desenvolvimento são vistas como exemplos para Cabo Verde. No âmbito deste relatório, os países com iguais aspirações identificados foram as Maldivas, as Maurícias e as Seychelles.
2. Electra (2023).
3. Consulte o Plano Diretor do Setor Elétrico em <https://www.portalenergia.cv/setoreletrico>.
4. Gesto Energia (2011).
5. <https://www.energiasrenovaveis.cv/registo-sistema>.
6. Deliberação do Conselho de Administração da ARME n.º 8/CA/202.
7. Baker (2022); Fernández (2020).
8. IEA (2023).
9. Greensavers (2023).

Referências

- Baker, T. 2022. “Spiking UK Energy Costs Pressure Hoteliers, Guests.” *Hotel News Now*, August 30, 2022.
- Electra. 2023. “Relatório e Contrás.” Electra, Sede. <https://www.electra.cv/frontend/web/index.php?r=site%2Frelatorio&type=2&inst=1>.
- Fernández, Maria. 2017. “*Como Optimizar el Consumo Energetico en Hoteles*.” Spacewell Energy (Dexma) (blog), February 21, 2017. <https://www.dexma.com/es/blog-es/consumo-energetico-en-hoteles/>.
- Gesto Energia. 2011. “*Plano Energético Renovável Cabo Verde*.” Prepared for the *Direcção Geral de Energia de*, Gesto Energia, Algés. http://www.ecowrex.org/system/files/documents/2011_plano-energetico-renovavel-cabo-verde_gesto-energia.pdf.
- Greensavers. 2023. “*Empresa de Água e Energia do Sal Realiza Primeira Emissão de Obrigação Verde em Cabo Verde*.” Greensavers, August 8, 2023 <https://greensavers.sapo.pt/empresa-de-agua-e-energia-do-sal-realiza-primeira-emissao-de-obrigacao-verde-em-cabo-verde/>.
- IEA (International Energy Association). 2023. *Unlocking Smart Grid Opportunities in Emerging Markets and Developing Economies*. Paris: IEA <https://www.iea.org/reports/unlocking-smart-grid-opportunities-in-emerging-markets-and-developing-economies>

APÊNDICES

APÊNDICE A

METODOLOGIA DE SELEÇÃO DE SETORES

O processo de identificação de setores potencialmente de elevado crescimento para Cabo Verde consubstanciou-se principalmente na utilização de duas ferramentas analíticas—uma vantagem comparativa revelada do setor (VCR) e a ferramenta de verificação do setor da *International Finance Corporation* (IFC). Contudo, a seleção final dos setores baseou-se principalmente na aplicação de filtros de triagem qualitativos, conforme descrito na figura A.1. Esses critérios incluem:

- a. Resultados da análise VCR e verificação do setor da IFC.
- b. Potencial para crescimento das exportações (bens e serviços), crescimento da produtividade e criação de emprego.
- c. Potencial para mobilização de capital privado.
- d. Alinhamento com as prioridades estratégicas do governo.
- e. Impacto no clima.

Além disso, dado que Cabo Verde tem sido o foco de vários relatórios analíticos recentes, a seleção dos setores teve como objetivo analisar e preencher as lacunas de conhecimento existente.

A.1

VCR e análises de verificação sectorial

Os setores competitivos de exportação de mercadorias de Cabo Verde são poucos e caracterizados por baixos volumes. Com base na análise da vantagem comparativa revelada (VCR), o país apresenta bom desempenho em produtos de origem animal relacionados com a pesca e na indústria ligeira, como alimentos processados (principalmente produtos do mar) e têxteis e vestuário (figura A.2). No entanto, deve ter-se cuidado ao interpretar os dados da VCR para Cabo Verde devido aos pequenos volumes de exportação e a uma variação substancial de ano para ano. Esta análise não considera o comércio de serviços.

Adicionalmente, foi realizada uma análise de Verificação Sectorial da IFC para avaliar vários setores/subsetores com base no crescimento médio, na demanda

FIGURA A.1

Aplicação de filtros de triagem para seleção de setores e temas

	VCR/ condicionamento físico	Potencial de crescimento da produtividade	Mobilização de capital privado	Prioridade do governo	Adaptação climática
FAVORÁVEIS					
Transporte (aéreo e marítimo) e logística	n/a	Alto	Médio	Alto	Médio
Energia	n/a	Alto	Alto	Alto	Médio
TEMAS TRANSVERSAIS					
Acesso ao financiamento	n/a	Alto	Médio	Médio	Baixo
Competição/EP	n/a	Alto	Alto	Alto	Médio
PRINCIPAIS SETORES					
Turismo (indústrias criativas, ecoturismo e nomadismo digital)	Alto	Alto	Alto	Alto	Alto
Economia azul	Alto	Alto	Médio	Médio	Alto
Agricultura	Baixo	Médio	Baixo	Médio	Alto
Indústria	Baixo	Médio	Médio	Baixo	Baixo
Serviços digitais	Médio	Alto	Médio	Alto	Médio

Nota: n/a = não aplicável; VCR = vantagem comparativa revelada; EP = empresas públicas. As células são coloridas de acordo com o nível de prioridade: uma célula verde indica uma prioridade alta, uma célula Médio indica uma prioridade média e uma célula vermelha indica uma prioridade baixa.

global, na complexidade e na aptidão. Esta análise destacou setores como viagens, alimentação e bebidas, confirmando experiências existentes no país e opiniões de especialistas. Por outro lado, setores como produtos químicos e minerais surgiram como pontos centrais surpreendentes, provavelmente impulsionados por dados atípicos nos anos anteriores, com baixos volumes globais de comércio de mercadorias. Tomada em conjunto com a análise da VCR, esta análise sectorial reforçou a seleção de nichos de diversificação do turismo, bem como da pesca e da aquicultura como destaque nas avaliações sectoriais do DSPN para Cabo Verde.

A.2

Setores considerados, mas não retidos

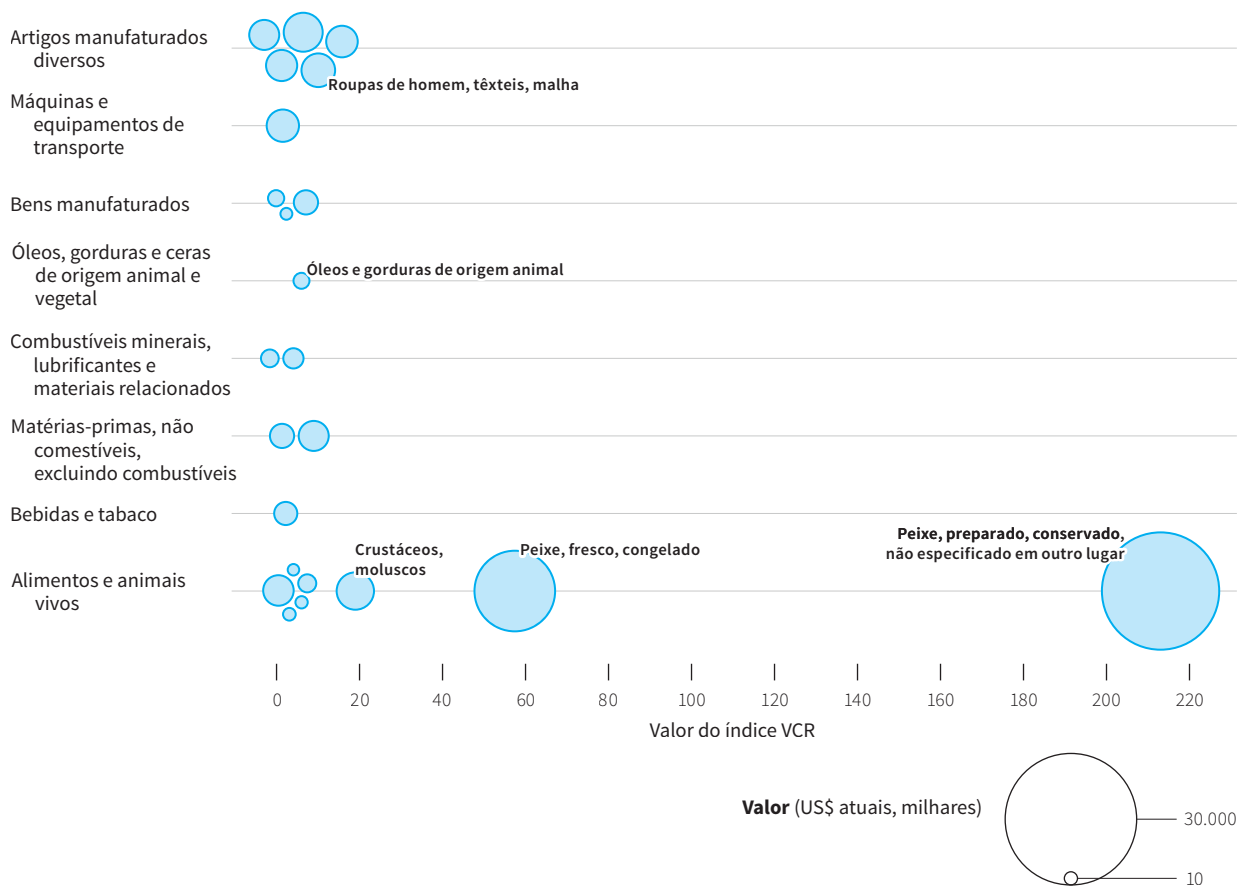
A.2.1

Agricultura

Em 2021, a participação da agricultura no produto interno bruto (PIB) de Cabo Verde foi de 4,41 por cento, crescendo 4,8 por cento após quatro anos de contração. Contudo, o setor tem enfrentado um declínio constante, caindo de 7,7 por cento em 2007 para 7,1 por cento em 2014, com taxas de crescimento consistentemente abaixo de outros setores produtivos. Em 2020, as importações de alimentos foram de cerca de 100 milhões de dólares (10 por cento do total das importações) e as exportações de alimentos também foram de cerca de 100 milhões de dólares (cerca de 66 por cento das exportações de mercadorias).

FIGURA A.2

Setores com vantagem comparativa em Cabo Verde



Fonte: Com base em dados de comércio de mercadorias de 2021 da base de dados UNCTADstat.
 Nota: Observação: nes = não especificado em outro lugar.

A escassez de terras e a competição pelo uso da terra entram o potencial agrícola. Apenas cerca de 20 por cento da terra (cerca de 79.000 hectares) é arável. O uso da terra é distribuído da seguinte forma: 12,90 por cento de terra arável, 0,99 por cento de culturas permanentes, 6,20 por cento de campos relvados e pastagens permanentes, 22,07 por cento de área florestal e 57,84 por cento de outros usos. Santiago, a maior ilha com 991 quilómetros quadrados, é a região mais importante para a agricultura, com clima tropical árido e duas estações. A precipitação é irregular e tem diminuído, desde a década de 1960, cerca de 225 mm/ano, impactando a agricultura e o abastecimento de água. O solo vulcânico, médio a grosso, é geralmente raso e pobre em matéria orgânica. Os sistemas de produção e pecuária são muitas vezes frágeis, utilizando técnicas inadequadas ou inapropriadas que levam a impactos ambientais, baixa produtividade e degradação do solo.

As pequenas e médias empresas (PME) locais esforçam-se para satisfazer a procura crescente do setor do turismo. Cerca de 80 por cento dos alimentos e bebidas consumidos em hotéis e resorts são importados, embora o turismo represente 20 por cento do consumo total de alimentos. Apesar do interesse dos grandes hotéis e dos grossistas importadores em aumentar o abastecimento local, especialmente de produtos frescos perecíveis, cerca de 30 por cento dos produtos lo-

cais são rejeitados devido a problemas de qualidade. Outros produtos, como a farinha de trigo, os laticínios frescos processados (iogurtes), os ovos frescos e as bebidas (água engarrafada e cerveja), principalmente de produtores industriais nas ilhas de Santiago e São Vicente, têm tido sucesso variado no abastecimento do grande segmento hoteleiro.

A cadeia de abastecimento alimentar do turismo em Cabo Verde enfrenta vários desafios infraestruturais e logísticos. Apesar do interesse manifestado pelos gestores hoteleiros em aumentar o fornecimento local, estima-se que apenas 5 a 10 por cento da procura de alimentos nos hotéis seja fornecido localmente.¹ As restrições incluem escala limitada, instalações de desembarque deficientes, procedimentos sanitários precários, manuseamento inadequado e logística inter-ilhas ineficiente, que estão a impedir a penetração de produtos e serviços locais, especialmente a pesca e a agricultura do setor primário; setores que têm um contributo relativamente baixo para a economia formal e uma grande proporção de trabalhadores (pescadores artesanais e comerciantes de peixe) pobres. A subsequente concentração e especialização no comércio grossista que abastece hotéis teve forte impacto na dinâmica de compras, como por exemplo evitar fornecedores não credenciados e ênfase na qualidade, certificação e rastreabilidade.

As práticas de agricultura inteligente para o clima (CSA) são incipientes. A política pró-activa do governo visa aumentar a produtividade interna, alargar a disponibilidade de terras aráveis e investir na mobilização de recursos hídricos. Outra estratégia que tem sido seguida para aumentar o potencial da agricultura é o investimento em novos processos de produção, como a hidroponia, para produção de vegetais frescos. Embora falte financiamento específico atribuído à CSA,² vários projetos agrícolas, de sustentabilidade ambiental e de alterações climáticas, contribuem para os objetivos da CSA. O acesso ao financiamento climático internacional e a garantia do investimento público e privado local na agricultura são os próximos passos essenciais.

A.2.2

Indústria

O setor industrial em Cabo Verde, embora relativamente pequeno, está a crescer e é dominado pelas PME. Contribui com 17,5 por cento para o PIB e é uma importante fonte de empregos e rendimentos, proporcionando 15.000 empregos formais, sendo 38,5 por cento destes cargos ocupados por mulheres. Ao longo da última década, o setor cresceu em média 5,6 por cento, ultrapassando o crescimento global da economia de 2,8 por cento.

As principais indústrias transformadoras em Cabo Verde incluem alimentos e bebidas, têxteis, vestuário, calçado, mineração de sal e reparação naval. O setor é liderado pela indústria alimentar e de bebidas, particularmente pelo segmento de processamento de pescado, competitivo para a exportação. Foi responsável por aproximadamente 30 por cento da produção do setor industrial em 2019, acima dos 25 por cento em 2015, e representou 68 por cento do total das exportações. Outro setor em crescimento é a indústria têxtil e do vestuário, incluindo o calçado, responsável por aproximadamente 20 por cento da produção do setor em 2019, acima dos 15 por cento em 2015, e contribuindo com 12,5 por cento

do total das exportações. Este crescimento tem sido impulsionado pelo aumento da procura interna e externa, apoiado por políticas públicas favoráveis, tais como incentivos ao investimento e zonas económicas especiais.

No entanto, o setor industrial em Cabo Verde enfrenta vários desafios que limitam o seu crescimento e desenvolvimento. Estes incluem serviços de infraestruturas não fiáveis, como logística e eletricidade, que dificultam o acesso dos fabricantes a fatores de produção e serviços para produzir de forma competitiva. O acesso inadequado ao financiamento também restringe a capacidade dos fabricantes de investir em novos equipamentos e tecnologias. O governo está a fazer face a estes desafios, através de regimes de incentivos, desenvolvimento de infraestruturas e promoção da inclusão financeira. Apesar destes esforços, o setor da indústria transformadora não foi selecionado para uma avaliação específica no DSPN devido ao seu potencial menos dinâmico, em comparação com outros setores, e à necessidade de seletividade.

Notas

1. World Bank (2019).
2. FAO e ICRISAT (2019).

Referências

- FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations and International Crops Research Institute for the Semi-Arid Tropics). 2019. "Climate-Smart Agriculture in Cabo Verde." CSA Country Profiles for Africa Series. FAO, International Center for Tropical Agriculture, and ICRISAT, Rome.
- World Bank Group. 2019. "Local Sourcing in the Cabo Verde Tourism Food Supply Chain: Opportunities and Challenges." World Bank Group, Washington D.C.

APÊNDICE B

METODOLOGIA DE SELEÇÃO DE PAÍSES PARES

Para selecionar os pares estruturais e com iguais aspirações de Cabo Verde, foi utilizada a ferramenta *Private Sector Scan* (Verificação do Setor Privado), seguindo as diretrizes do Diagnóstico do Setor Privado Nacional (DSPN).

Para a análise, foi utilizado o período de 2015 a 2021, em vez dos três anos mais recentes. Esta abordagem foi adotada para mitigar distorções de dados que a pandemia da COVID-19 possa ter causado.

Os critérios para a seleção de pares estruturais ultrapassaram as medidas padrão de (1) produto interno bruto (PIB) *per capita*, (2) área territorial e (3) população. Indicadores adicionais incluíram (4) fluxos de investimento direto estrangeiro como percentagem do PIB, (5) receitas do turismo internacional como percentagem das exportações e (6) proporção de indivíduos que utilizam a internet na população total. A cada um destes seis indicadores foi atribuído peso igual no processo de seleção.

O quadro B.1 enumera os seis principais países identificados como pares estruturais globais e regionais de Cabo Verde.

Para os pares com iguais aspirações, o PIB *per capita* foi o principal fator, com um limite máximo fixado em 15.565 dólares—equivalente a cinco vezes o valor atual de Cabo Verde. Os indicadores considerados para calcular a distância de similaridade foram os mesmos dos pares estruturais, excluindo o PIB *per capita*, e cada um dos restantes cinco indicadores recebeu igual ponderação.

O quadro B.2 enumera os seis países identificados como pares com iguais aspirações de Cabo Verde.

Com base na análise e em considerações adicionais (como evitar a repetição e manter um nível de rendimento médio próximo do de Cabo Verde), o quadro B.3 enumera os países pares de Cabo Verde no DSPN.

Para as avaliações sectoriais, a seleção de pares estruturais e com iguais aspirações pode diferir um pouco da apresentada neste Apêndice, dependendo de considerações específicas do setor, tais como a importância económica relativa e o seu desempenho.

QUADRO B.1**Pares estruturais globais e regionais de Cabo Verde**

Global			Regional		
País	Classificação de similaridade	Distância ponderada	País	Classificação de similaridade	Distância ponderada
Fiji	1	9,0	São Tomé e Príncipe	1	15,3
São Tomé e Príncipe	2	15,3	Maurícias	2	22,8
Vanuatu	3	16,3	Gâmbia	3	23,3
São Vicente e Granadinas	4	17,7	Seychelles	4	26,7
Maldivas	5	18,0	Comores	5	45,0
Santa Lúcia	6	19,7	Lesoto	6	50,0

QUADRO B.2**Pares aspiracionais de Cabo Verde**

Por classificação			Por valor		
País	Classificação de similaridade	Distância global ponderada	País	Classificação de similaridade	Distância global ponderada
Fiji	1	5,2	Fiji	1	5,2
São Vicente e Granadinas	2	11,0	Santa Lúcia	2	9,8
Belize	3	11,6	Maldivas	3	10,8
Montenegro	4	14,8	São Vicente e Granadinas	4	11,0
Dominica	5	17,0	Belize	5	11,6
Albânia	6	18,6	Granada	6	13,2

QUADRO B.3**Pares estruturais e com iguais aspirações de Cabo Verde**

Estrutural	PIB per capita (US\$)	Com iguais aspirações	PIB per capita (US\$)
Fiji	5.689	Maurícias	9.882
São Tomé e Príncipe	1.949	Seychelles	15.282
Vanuatu	2.982	Montenegro	8.025
Gâmbia	788	Maldivas	9.225
Comores	1.367	Granada	9.911
<i>Média</i>	2.555	<i>Média</i>	10.465

Nota: PIB = produto interno bruto. O PIB per capita de Cabo Verde é de 3.313 dólares.

IFC

2121 Pennsylvania Avenue, N.W.
Washington, D.C. 20433 U.S.A.

Contatos

Zineb Benkirane
zbenkirane@ifc.org

Christina Navarrete Moreno
cnavarremoreno@worldbank.org

ifc.org