

Programa para Desenvolvimento das Infra-estruturas em África

Interligar,
integrar e
transformar
um continente



PIDA



União Africana



Índice

Prefácio	iii
É a hora de África actuar	1
Resultados do PIDA: desenvolvimento através da integração regional	2
Estabelecer prioridades: uma nova abordagem para um problema antigo	4
Custos do programa: determinar financiamento e investimentos	6
Estratégia de financiamento: subida para o desafio do investimento e da preparação do projecto	7
Implementação: identificar actores, responsabilidades e acções necessárias	9
O caminho a seguir: abraçar a responsabilidade partilhada de África	11
Anexo 1. Impacto do PIDA no sector energético	13
Anexo 2. Impacto do PIDA no sector dos transportes	14
Anexo 3. Impacto do PIDA nas águas transfronteiriças	15
Anexo 4. Impacto do PIDA nas TIC	16
Anexo 5. Plano de Acção Prioritária do PIDA: quadros resumo de programas e projectos de sector	17

Prefácio

Através dos seus ambiciosos planos para o continente, a União Africana colocou a Integração, o Desenvolvimento Sócio-Económico e a Cooperação no segundo pilar do seu Plano Estratégico 2009–2012. Executar este pilar requer uma boa infra-estrutura regional.

A Comissão da União Africana em parceria com a Comissão Económica das Nações Unidas para África, o Banco Africano de Desenvolvimento e a Agência de Coordenação e Planeamento NEPAD completou recentemente a formulação do Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA). Esta iniciativa continental, baseada nos projectos e programas regionais, vai ajudar a resolver o déficit de infra-estruturas, que dificulta gravemente a competitividade de África no mercado mundial.

O PIDA faculta um enquadramento comum para as partes interessadas africanas construírem as infra-estruturas necessárias para redes de transporte, energia, TIC e de águas transfronteiriças mais integradas para impulsionar o comércio, avivar o crescimento e criar emprego. Implementá-lo vai transformar a forma de fazer negócio, vai ajudar a realizar uma África melhor interligada e a construção de uma Comunidade Económica Africana, realçada no Tratado de Abuja de 1991. Para colocar esta ambição em prática, precisamos de uma forte liderança política e posse.

O planeamento estratégico complexo e a longo prazo do PIDA para as infra-estruturas regionais de África (2012–40) tem sido conduzido sob a coordenação da Comissão da União Africana, da Comissão Económica das Nações Unidas para África, do Banco Africano de Desenvolvimento e a Agência de Coordenação e Planeamento NEPAD em

colaboração com todas as partes interessadas africanas. Gostaríamos de aproveitar esta oportunidade para prestar um especial tributo à Comissão Económica das Nações Unidas para África, às Comunidades Económicas Regionais, aos estados membros e às agências especializadas pelas suas contribuições substanciais, sem as quais este resultado não teria sido alcançado. Agradecemos também ao Painel de Especialistas pelas suas análises de pares independentes.

Gostaríamos igualmente de agradecer à comunidade de contribuintes africanos e internacionais, especialmente o Fundo de Desenvolvimento Africano, o Fundo de Cooperação Técnica da Nigéria, a Facilidade Africana da Água, o Fundo Especial de Facilidade de Preparação do Projecto de Infra-estruturas NEPAD, a União Europeia, o Banco Islâmico de Desenvolvimento e o Departamento para o Desenvolvimento Internacional do RU pelas suas contribuições financeiras.

Implementar o PIDA vai requerer estruturas de coordenação sólidas e a mobilização de todas as fontes de financiamento relevantes, quer públicas, quer privadas. O PIDA atribui mais importância a estados membros para conduzir a execução dos projectos, assim como reconhecer o papel importante das Comunidades Económicas Regionais e a Agência de Coordenação e Planeamento NEPAD.

Convidamos os vários parceiros de desenvolvimento de África e o sector privado para considerarem o apoio à execução do PIDA. Esse apoio vai ajudar a realizar a Visão da União Africana e o Plano de Estratégia para uma África integrada, próspera e pacífica, conduzida pelos seus cidadãos e mantendo-se como uma força dinâmica na cena mundial.

Dr. Jean Ping
Presidente
Comissão da União Africana

Dr. Donald Kaberuka
Presidente
Banco Africano de
Desenvolvimento

Mr. Abdoulie Janneh
Secretário Executivo
Comissão Económica das
Nações Unidas para África

É a hora de África actuar

África detém uma poderosa posição no palco mundial. É vista como uma terra de oportunidades — um destino emergente de escolha para muitos investidores e agentes de desenvolvimento uma vez que procuram mercados de elevado crescimento, não obstante a agitação económica contínua e os persistentes efeitos da crise financeira e a recessão. Neste ambiente de rápida mutação global, África precisa de aproveitar a iniciativa e tirar partido destas condições emergentes que vão impulsionar o comércio, desencadear o crescimento e criar empregos de forma substancial. Mas, neste momento, não tem capacidade de aproveitar a iniciativa ou de colher os benefícios completos dos seus recursos. Um problema grave: infra-estruturas. A solução: PIDA.

A 12ª Assembleia de Chefes de Estado e Governo adoptou a Declaração Assembleia/UA/Decl.1 (XII) na qual solicitava à Comissão de União Africana (CUA) para formular o Programa para Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), que foi oficialmente lançado em Kampala, Uganda, em Julho de 2010. Esta Nota Executiva consolida os resultados do trabalho e resume o que África precisa de fazer para capitalizar no seu momentum e alcançar o seu potencial—actuar com ousadia investindo na sua infra-estrutura regional. As organizações principais continentais de África, incluindo a CUA, a Agência de Planeamento e Coordenação (NPCA) NEPAD, e o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), trabalharam durante anos para resolver o défice de infra-estruturas. Adicionalmente, o Plano de Acção de Infra-estruturas do G20, o consórcio de Infra-estruturas para África (ICA), o Fundo Fiduciário de Infra-estruturas EU-África e o Diagnóstico Nacional de Infra-estruturas em África sublinham

todos a importância das infra-estruturas regionais para o crescimento de África.

O PIDA faculta novas análises e visões para reunir, sob um programa coerente, iniciativas de infra-estruturas continentais existentes ou anteriores tais como o Plano de Acção a Curto Prazo da NEPAD, o Quadro Estratégico a Médio e Longo Prazo da NEPAD e os Planos Directores de Infra-estruturas da UA. Preenche lacunas e, com base em lições anteriores, fornece o peso adequado ao valor da propriedade local, à necessidade de intervenções difíceis e suaves, à necessidade de diversificar o financiamento e a importância de sólidas estratégias de implementação. Sustentado por uma extensa consulta e um processo analítico, o PIDA faculta uma agenda de projectos prioritários sensatos e acessíveis alinhados com os objectivos a longo-prazo de África. Em termos práticos, o PIDA será diferente de iniciativas de integração de infra-estruturas anteriores porque vai produzir investimentos eficazes.

O PIDA calcula que a taxa média de crescimento económico para os países africanos será de 6% por ano entre 2010 e 2040, impulsionada por um aumento populacional significativo, níveis crescentes de educação e de absorção de tecnologia.¹ Este crescimento implica que, durante 30 anos, o PIB dos países africanos vai sextuplicar e a média de rendimento per capita vai subir acima dos \$10,000 para todos os países. Este crescimento e prosperidade contínuos vão aumentar a necessidade de infra-estruturas, actualmente já um dos maiores impedimentos para o desenvolvimento

1. Esta taxa de crescimento seria similar à da Índia durante as últimas três décadas. Desde 2005, a taxa anual média de crescimento em África ultrapassou os 5%.

sustentável. Assumindo que este crescimento é atingido, as necessidades das infra-estruturas de África são nitidamente aparentes:

- A necessidade de energia aumentará de 590 terawatt horas (TWh) em 2010, para mais de 3.100TWh em 2040, correspondendo a uma taxa anual média de crescimento de aproximadamente 6%.² Para acompanhar o ritmo, a capacidade de geração de energia instalada tem de aumentar dos níveis actuais de 125 gigawatts (GW; comparáveis com os do Reino Unido) para quase 700 GW em 2040.
- Os volumes transportados vão aumentar entre 6 a 8 vezes, com um aumento particularmente acentuado de até 14 vezes para alguns países insulares. O fluxo do porto vai aumentar de 265 milhões de toneladas em 2009, para mais de 2 biliões de toneladas em 2040.
- As necessidades de água vão empurrar algumas bacias hidrográficas — incluindo as bacias do Nilo, Níger, Orange e Volta — para o limite ecológico.
- A necessidade de tecnologia de informação e comunicações (TIC) vai aumentar a um factor de 20 antes de 2020 conforme África se for ajustando à banda larga. A procura de cerca de 300 gigabits por segundo em 2009, vai atingir os 6.000 gigabits por segundo em 2018.

Esta crescente necessidade de infra-estruturas apresenta um desafio crítico para África uma vez que compete nos mercados globais e regionais que dependem da produção atempada, e da entrega flexível, rápida e de confiança. Em praticamente todas as medidas de cobertura de infra-estruturas — quer seja densidade rodoviária, densidade telefónica, capacidade de produção ou cobertura de serviços — os países africanos registam um atraso. Adicionalmente, a Estratégia de Desenvolvimento do Sector Privado do BAD estima que os serviços de infra-estruturas em

2. De acordo com a Estatística Principal de Energia Mundial da Agência Internacional 2009, a necessidade de 590TWh aproxima-se da da Alemanha em 2007, e a de 3.100TWh da da China em 2007.

África custam o dobro comparativamente aos das regiões em desenvolvimento e nota que as tarifas são excepcionalmente elevadas. As empresas do leste asiático poupam cerca de 70% em custos de transporte em comparação com os seus homólogos africanos, enquanto as empresas da América Latina e do Sul da Ásia poupam aproximadamente 50%.

Encerrar o déficit de infra-estruturas é vital para a prosperidade económica e para o desenvolvimento sustentável. Mas trata-se de um problema regional e continental que requer uma solução regional e continental. Porque a geografia económica de África é particularmente desafiante e porque as necessidades de infra-estruturas são tão grandes, as integrações regionais são a melhor, e possivelmente, a única forma de África realizar o seu potencial de crescimento e partilhar equitativamente os benefícios de um mercado cada vez mais interligado.

Resultados do PIDA: desenvolvimento através da integração regional

A importância da integração regional para o apoio do desenvolvimento económico de África tem sido, desde há muito, reconhecido pelos líderes africanos, que têm expressado consistentemente o seu desejo de construir um mercado comum para bens e serviços. O objectivo estratégico global do PIDA é habilitar África a finalmente construir esse mercado comum. Ao melhorar o acesso às redes de infra-estruturas regionais e continentais integradas, o PIDA vai possibilitar aos países irem ao encontro da necessidade prevista para os serviços de infra-estruturas e impulsionar a competitividade ao:

- Aumentar as eficiências
- Acelerar o crescimento
- Facilitar a integração na economia mundial
- Melhorar os padrões de vida
- Desencadear o comércio intra-africano.

Os benefícios essenciais de uma abordagem integrada regionalmente para o desenvolvimento de infra-estruturas são possibilitar a formação de grandes mercados competitivos no lugar de pequenos, isolados ou ineficientes

— e baixar custos nos sectores de produção. Não obstante os sólidos ganhos do PIB em muitos países nos últimos anos, as surpreendentes ineficiências de infra-estruturas de África têm vindo a sufocar os esforços e a integração, a atrasar o crescimento e a desperdiçar os recursos nacionais, públicos e privados.

No sector da energia, por exemplo, mais de 20 países têm sistemas de energia nacionais inferiores à escala de eficiência mínima de uma unidade de produção simples. A criação de grupos de energia reconhece que a cooperação regional, ao partilhar recursos de energia rentáveis, de grande escala nos países, vai reduzir o custo da electricidade. Os ganhos do consumidor pela integração completa dos sistemas de energia são cerca de 150% do custo do investimento. Alguns dos projectos do PIDA propostos podiam ser realizados a um custo relativamente baixo se os países reduzirem as ineficiências.

Parte do problema é que o enquadramento de África das políticas regionais e continentais é fundamentalmente sólido, mas essas políticas não foram inteira e consistentemente reproduzidas na legislação nacional, mesmo após terem sido assinados e ratificados tratados. E quando aparecem as políticas na legislação nacional, frequentemente também não são postas em prática. Uma revisão extensiva de mais de duas dúzias de projectos regionais e programas de desenvolvimento revelou que o fraco alinhamento político e harmonização,

não eram só um financiamento inadequado, mas as principais resistências à eficiência. E em muitas situações, estas ineficiências estão a custar a África biliões de dólares — dinheiro necessário para tapar o buraco financeiro no desenvolvimento de infra-estruturas (caixa 1).

Implementar o PIDA vai ajudar a resolver o problema. Vai permitir aos líderes africanos falar a uma só voz e alcançar objectivos comuns. Oferece os legisladores uma lista pronta de prioridades que abordam as necessidades de infra-estruturas físicas e os assuntos sensíveis da governação. Mais importante, o PIDA é baseado numa visão comum de integração regional e uma agenda a longo prazo que vai apoiar os objectivos do Tratado de Abuja da União Africana (UA). O PIDA vai permitir aos países:

- **Reduzir os custos energéticos e aumentar o acesso.** África vai conseguir poupanças nos custos de produção de electricidade de \$30 biliões por ano, ou \$850 biliões até 2040. O acesso à energia vai aumentar de 39% em 2009 para quase 70% em 2040, facultando o acesso a mais 800 milhões de pessoas.
- **Cortar nos custos de transporte e impulsionar o comércio intra-africano.** Ganhos na eficiência de transportes de, pelo menos, \$172 biliões na Rede de Integração de Transportes Regionais Africanos (ARTIN), com o potencial para poupanças muito maiores com os corredores

Caixa 1

O elevado custo das ineficiências

Em sítio algum são as perigosas ineficiências de África mais evidentes que na Rede de Infra-estruturas de Transportes Regionais Africanas (ARTIN), destinadas a ligar os centros comerciais uns aos outros — e com o resto do mundo — com redes e ligações lógicas modernas e eficientes. A avaliação do PIDA sobre o sector do transporte em África revelou um custo total económico das ineficiências da ARTIN de \$172 biliões. Estas ineficiências incluem custos de corredor e transporte aéreo, assim como transporte aéreo suprimido e procura de fretes.

Enquanto a necessidade de melhores infra-estruturas tem um papel importante (como a necessária conclusão de um sistema de Auto-Estradas Trans-África com quatro décadas),

os custos negativos são principalmente devidos a falhas não vinculativas — a não implementação de medidas de facilitação do comércio e políticas comerciais, ou burocracia ineficaz e confusa, dos estados membros. Um assunto fundamental, por exemplo, passa pelos pontos aduaneiros nas fronteiras e portos, onde se perde demasiado tempo a aguardar.

Os países africanos podem e devem dar passos mensuráveis para alcançar ganhos na eficiência — liberalizando a política comercial, eliminando as barreiras sem tarifas e implementado acordos anteriores. Resolver o lado mais fácil da integração regional vai produzir ganhos financeiros inesperados para África e reforçar o desenvolvimento de infra-estruturas regionais no processo.

comerciais abertos. Avanços firmes na integração e serviços regionais vão finalmente criar uma mudança do comércio marítimo para o comércio entre países e dentro e pelas regiões, ajudando a cumprir a promessa do Mercado Comum Africano 2028.

- **Assegurar a segurança de abastecimento de água e alimentar.** África tem a capacidade de armazenamento de água e de agricultura irrigada mais baixas no mundo, e cerca de metade do continente enfrenta algum tipo de falta ou escassez de água — e a procura vai aumentar. Para lidar com a crise que se avizinha, o PIDA vai possibilitar as infra-estruturas de armazenamento de água necessárias para a produção e comércio alimentar.
- **Aumentar a conectividade global.** O PIDA vai impulsionar a ligação em banda larga em 20 pontos percentuais. Aumentar a penetração da banda larga em 10%, valor que pode ser esperado em 2018, vai aumentar o PIB em 1% ao reforçar as ligações entre bens e mercados e entre pessoas e empregos.

O comércio e a competitividade não são as únicas considerações no planeamento do futuro das infra-estruturas de África. Sem investir em si mesma, África não ficará em posição de gerar os empregos que a sua população em crescimento vai precisar. Em 2010, África tinha 51 cidades com mais de um milhão de residentes e 2 (Cairo e Lagos) com mais de 10 milhões. Em 2040, espera-se ter mais de 100 cidades com mais de um milhão de residentes e pelo menos 7 a superarem os 10 milhões. Implícita nesta previsão de população crescente encontra-se o número cada vez maior de mão-de-obra de África. O continente está preparado como um reservatório de mão-de-obra para o crescimento económico de África e da economia mundial — e com o PIDA a fornecer a base de infra-estruturas, África terá um poderoso veículo para o crescimento forte, partilhado e sustentável.

Estabelecer prioridades: uma nova abordagem para um problema antigo

O PIDA tem em conta lições de regiões tais como a Ásia, a Europa e a América do Sul. O

seu método de estabelecer prioridades para um programa de grande escala e complexo baseou-se numa pesquisa aprofundada e revisão de diagnóstico de 18 meses — e numa análise detalhada de necessidades e falhas a curto, médio e longo prazo, distinguindo o PIDA do que tinha sido tentado anteriormente. O enquadramento resultante é uma resposta directa a falhas, desafios e necessidades identificadas em quatro sectores alvo principais: energia, transporte, água e TIC.

O processo analítico detalhado fornece ao PIDA a sua base empírica para acção. O estudo produziu uma perspectiva macro para a demanda de infra-estruturas em cada sector até 2040 (ou 2020 para TIC), as falhas projectadas e os obstáculos criados pelo fornecimento e procura que não se coadunam, as ineficiências institucionais previamente sublinhadas e as opções para identificar, preparar e financiar projectos. O programa é organizado de forma a que as opções sejam apresentadas para curto e médio prazo (até 2020 e 2030) mas com uma visão a longo prazo para projectos adicionais para irem ao encontro da procura até 2040.

Considerando a necessidade de infra-estruturas urgentes de África, o projecto e a lista de programas para a implementação a curto e médio prazo — o Plano de Acção Prioritária (PAP)—está no cerne do PIDA. Embora o programa total possa ser considerado como a conduta para o desenvolvimento de infra-estruturas regionais a longo prazo para África, o PAP detalha o caminho imediato apresentando projectos accionáveis e programas que promovem uma sólida integração regional entre 2012 e 2020.

Mais importante, o PAP representa o que torna o PIDA único e o que ajudará a assegurar a sua relevância e apoio contínuos — a propriedade africana. A lista de projectos prioritários é o resultado não só de intenso trabalho analítico mais também de um processo de consulta exaustivo desde o início com as Comunidades Económicas Regionais (RECs), os grupos de energia, as organizações de bacias hidrográficas, as agências especializadas, os

As prioridades do PIDA foram conduzidas pelo objectivo estratégico do programa e pela declaração de visão da União Africana de 2004, que solicitou “uma África integrada, próspera e pacífica, conduzida pelos seus próprios cidadãos e representando uma força dinâmica na arena internacional”. Os projectos do PIDA aderem aos objectivos globais do desenvolvimento de infra-estruturas regionais e estão em harmonia com a visão da UA e as prioridades das RECs.

Os projectos foram priorizados com base em três categorias de critérios: (1) elegibilidade e integração regional,

(2) viabilidade e disponibilidade e (3) impactos no desenvolvimento. Estes critérios detalhados foram discutidos e acordados como parte de um processo de consulta PIDA extenso com as partes interessadas. Os projectos seleccionados para o programa foram avaliados, seleccionados e classificados de acordo com sub-critérios no âmbito de cada um destes três agrupamentos e foram validados durante as consultas regionais, a revisão de processos e a aprovação dos encontros ministeriais do sector.

ministérios do sector e outros agentes de desenvolvimento relevantes.

Foram efectuados dois dias de consultas com cada REC e as agências regionais relacionadas para discutir os critérios de selecção, debater potenciais projectos e chegar a um consenso em detalhes de programa (caixa 2). No total, participaram mais de 300 representantes de estados africanos. Foram realizadas reuniões dos ministérios do sector considerando e aprovando os resultados do PIDA. Esta ampla participação, que conduziu a um consenso a nível continental, baseia-se na fundação para propriedade contínua através de todas as fases de implementação. Este processo ascendente incorporou o PIDA com medidas quantitativas especializadas, tais como detalhes do programa de investimento nacional e regional, assim como informações qualitativas críticas, tais como desejos e preferências da comunidade.

O resultado é o PAP—cerca de 50 projectos e programas agrupados num conjunto de categorias gerais, embora uma série delas ofereça benefícios cruzados em sectores. Os grupos são:

- *Energia*: hidroeléctrica, intercomunicações, condutas (anexo 1)
- *Transporte*: conectividade, modernização de corredores, modernização de portos e caminhos de ferro, modernização de transporte aéreo (anexo 2)
- *Águas*: barragens multi-funções, construção de capacidade, transferência de água (anexo 3)

- *TIC*: construção de capacidade, infra-estruturas de interligação terrestres, pontos de intercâmbio de internet (anexo 4).

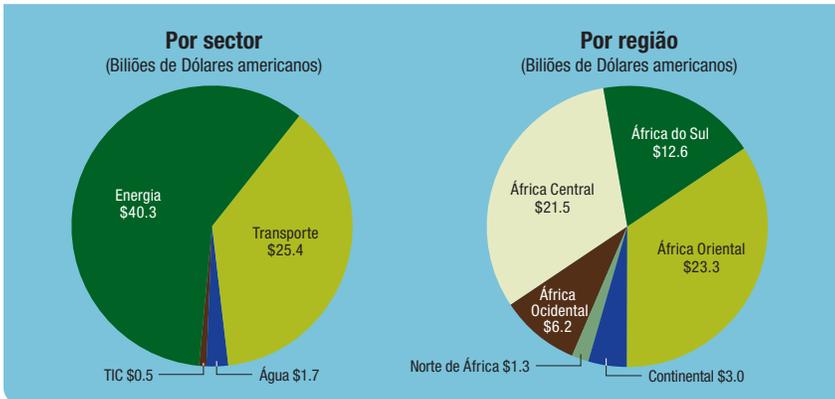
África já está a fazer progressos significativos nas infra-estruturas regionais através de projectos como o Corredor Rodoviário Mombaça-Nairobi-Addis, o Corredor Rodoviário Tema-Ouagadougou-Bamako, o Corredor Rodoviário Trans-Maghreb (TAH 1), a Ponte de Kazangula e o Corredor Rodoviário Bamenda-Enugu. Os projectos e programas no âmbito do PAP representam o primeiro grupo de prioridades acordadas resultantes da análise, revisão de critérios e consultas dos planos directores do REC. Representam a conduta prioritária necessária para ir ao encontro dos resultados do PIDA. Os projectos que estão em progresso ou que tenham atingido o encerramento financeiro não são incluídos. O PAP não é estático e será actualizado regularmente para reflectir o progresso e abrir caminho para novas prioridades uma vez que as necessidades de África continuam a evoluir. Isto reflecte a necessidade de assegurar a coerência com os planos directores da REC e a consistência com o enquadramento estratégico do PIDA. Por essa razão, o PAP deve ser visto não como uma lista única imutável, mas como o primeiro (e necessário) passo num processo dinâmico para executar o programa PIDA ao longo das próximas três décadas.

Durante estas consultas, as condições específicas de estados ilha e países frágeis foram reconhecidas. O PAP inclui tráfego marítimo e portos como elementos essenciais no

planeamento dos corredores de transporte ligando estados ilha para o continente e rotas

de comércio. As necessidades específicas de infra-estruturas regionais de países frágeis são reconhecidas e serão continuamente reflectidas conforme o PIDA for sendo realizado durante as próximas três décadas.

Figura 1 **Custo de capital total do PAP do PIDA por sector e região: \$67.9 biliões até 2020**



Custos do programa: determinar financiamento e investimentos

Embora seja difícil projectar com precisão o custo capital da implementação do PIDA a longo prazo até 2040 (actualmente estimado em mais de \$360 biliões), prevê-se que o custo capital global da realização do PAP de 2012 até 2020 seja de aproximadamente \$68 biliões, ou cerca de \$7.5 biliões anualmente para os próximos nove anos (figura 1, caixa 3 e anexo 5).

Caixa 3 **Prioridades do sector—o que o PIDA vai realizar**

Utilizando as projecções macro-económicas do estudo do PIDA relacionadas com o crescimento e a procura, o plano de acção prioritária foi desenvolvido à volta de um conjunto fulcral de declarações de visão e objectivos, em alinhamento com as estratégias continentais e regionais a longo prazo de África.

Visão Energética do PIDA: O PIDA vai desenvolver infra-estruturas eficientes, fiáveis, rentáveis e amigas do ambiente para a integração física do continente e realçar o acesso a modernos serviços de energia para a maioria da população africana através do/da:

- Desenvolvimento de projectos regionais e continentais de geração e transmissão de energia limpa.
- Implementação de projectos de refinarias de petróleo de elevada capacidade e condutas de petróleo e gás
- Desenvolvimento de recursos de energia renováveis.

Visão de Transportes do PIDA: Trabalhar no sentido de um continente integrado onde as infra-estruturas de transportes e serviços permitam o movimento livre de bens e passageiros:

- Melhorando a conexão das capitais africanas e os maiores centros com modernas estradas pavimentadas e modernos sistemas de ferrovias
- Satisfazendo a procura das estradas da Rede de Infra-estruturas de Transportes Regionais Africanos (ARTIN) ao preço mais económico, com prioridade para países insulares, minimizando o impacto ambiental de infra-estruturas de transportes e serviços
- Desenvolvendo os modernos corredores ARTIN, incluindo serviços de transporte de portos e aéreos, para melhorar o

desempenho dos componentes ARTIN para a melhor prática mundial em eficiência, custo, fiabilidade e segurança.

Visão de Água do PIDA: Promover a gestão de recursos de água integrados para desenvolver projectos de infra-estruturas de água transfronteiriças, reforçar enquadramentos de gestão transfronteiriças para a integração regional e assegurar a segurança de água para o desenvolvimento sócio-económico de África:

- Reforçando as instituições para a cooperação eficiente em recursos de água partilhados
- Desenvolvendo infra-estruturas de água transfronteiriças para ir ao encontro da crescente procura de água protegendo, ao mesmo tempo, as pessoas e o ambiente
- Reforçando o financiamento para o desenvolvimento e gestão de água transfronteiriça
- Melhorando o conhecimento em bacias hidrográficas transfronteiriças e aquíferos partilhados.

Visão de TIC do PIDA: Possibilitar a África a construção de uma sociedade de informação e uma economia digital integrada na qual cada governo, empresa e cidadão tem acesso a redes de TIC fiáveis e acessíveis:

- Duplicando a contribuição do TIC para o PIB de 5% a 10% em 2025
- Satisfazendo a procura de banda larga africana a baixo custo, aumentando, ao mesmo tempo, a acessibilidade e a segurança de acesso
- Promovendo o comércio electrónico infra-africano
- Aumentando a integração física aos níveis regionais e continentais.

Os projectos e programas de energia e transporte representam cerca de 95% do custo total, demonstrando a necessidade crítica de investimentos de transformação nestes sectores para suportar o comércio africano, promover o crescimento e a criação de empregos. A necessidade de investimento para TIC e água representa percentagens mais baixas. O foco no sector das TIC encontra-se em reformas de ambiente propícias para a promoção do investimento no sector privado, juntamente com investimentos para melhorar a conectividade de banda larga. Investimentos em fibra óptica juntamente com linhas de transmissão de energia, estradas e caminhos de ferro encontram-se incluídos no PAP do sector da energia e de transporte. Muitos dos grandes projectos e programas do sector da água, tais como centrais hidroeléctricas, encontram-se incluídos entre os custos do sector energético. Todos os projectos e programas no PAP incluem o acompanhamento de medidas brandas para desbloquear os requisitos de investimento necessários.

O investimento de capital necessário para 2020 é bastante inferior a 1% do PIB africano. E algumas acções não têm praticamente custos financeiros, mas requerem vontade e disposição política para agir.

A infra-estrutura regional vai beneficiar todos os países através de economias de escala. Mas alguns suportarão um custo mais elevado que outros e as diferenças financeiras regionais reflectem a escala do investimento necessário em certos países e regiões, tais como o óptimo desenvolvimento do sítio Inga e a transmissão associada (na República Democrática do Congo). O princípio da solidariedade será um elemento importante do sucesso do PIDA.

Estratégia de financiamento: subida para o desafio do investimento e da preparação do projecto

As dinâmicas de custo são claras. Em cenários habituais empresariais, fontes de financiamento para infra-estruturas para o PAP podem, numa perspectiva optimista, atingir os \$30 biliões em 2020. Mas os cenários empresariais habituais

não são uma opção. O PIDA vai custar \$68 biliões até 2020. Como será este déficite corrigido? De onde virá o dinheiro?

O financiamento vai basear-se na liderança nacional forte e empenhada para responder ao esperado buraco financeiro. De acordo com estimativas do estudo, o financiamento esperado proveniente de fontes domésticas (público ou privado) pode representar mais de 50% do financiamento total do PIDA em 2020. A partilha continuaria até cerca de dois terços em 2030 e tanto como 75% em 2040. A Assistencial Oficial ao Desenvolvimento (AOD) vai continuar a desempenhar um papel importante, e os actores principais tais como os membros do ICA—que inclui os membros do G20, o Fundo Fiduciário de Infra-estruturas da EU-África, bancos de desenvolvimento regional, multilaterais e fundos direccionados, entre outros contribuintes—são também convocados a continuar a aumentar a assistência até 2040. Mas estes recursos de AOD não serão suficientes, e precisarão de ser utilizados de forma inovadora para alavancar os investimentos. Não devem estar unicamente dependentes deles para uma estratégia de financiamento coerente.

Os países terão de mobilizar os seus próprios recursos domésticos públicos e privados e atrair o investimento privado estrangeiro (caixa 4). Os compromissos do sector privado para com todas as infra-estruturas em África cifram-se em cerca de \$14 biliões em 2010, recuperando para os níveis de 2008, antes da crise financeira. Para atrair o investimento privado, há a necessidade dos países assegurarem um mercado competitivo baseado em legislação clara com a aplicação da lei comercial e transparência na aquisição. Também são necessários mercados mais competitivos e sistemas bancários. A ausência de legislação e regulamentos de habilitação, a falta de competências locais e a fraca compreensão de atribuição de risco de parcerias público-privadas (PPP) são, no seu conjunto, bloqueios que actualmente impedem muitos países de desbloquearem o interesse do sector privado na sua totalidade, particularmente em projectos regionais. Mas na sua utilização mais ampla,

As parcerias público-privadas (PPPs) já não são um conceito novo, e os governos motivados podem fazer das PPPs uma parte bem sucedida, sustentável e viável do desenvolvimento de infra-estruturas regionais, de acordo com o ICA. A ausência de legislação e regulamentos de habilitação, a falta de competências locais e a fraca compreensão de atribuição de risco de parcerias público-privadas (PPP) são, no seu conjunto, bloqueios que actualmente impedem África de desbloquear o interesse do sector privado na sua totalidade.

Visto de uma forma simplista, o risco de atribuição de PPP toma normalmente uma (ou ambas) de duas formas. Em primeiro lugar, os parceiros privados ficam isentos de alguns ou

todos os riscos associados ao investimento de grandes somas em dinheiro nestes projectos. Em segundo lugar, os parceiros privados são compensados directamente pelos governos pelo seu trabalho em vez de ser pelas taxas de utilizador dos clientes, que podem não estar dispostos ou não ter possibilidade de pagar. Com a ajuda de doadores e de bancos de desenvolvimento, esses projectos estão a tornar-se mais comuns em países de baixo rendimento. Embora não estejam ainda difundidos em África, as PPPs estão a gerir alguns projectos regionais tais como a central hidroeléctrica Ruzizi III. Numa utilização mais ampla, elas detêm o potencial para o verdadeiro impacto de transformação.

os PPPs detêm o potencial para o verdadeiro impacto de transformação.

Além de trazerem mais fundos do sector privado, os líderes visionários de África têm também de abraçar novas e inovadoras fontes de financiamento, fundamentais para o sucesso do PIDA. O pensamento inovador já está a actuar. Nos anos mais recentes, algumas instituições africanas deram provas da sua agilidade na mobilização de finanças para tirarem partido do macro-ambiente melhorado, colocando instrumentos de financiamento importantes—e muitas vezes interligados—para o desenvolvimento.

- *Limites de infra-estruturas* são hoje utilizados em muitos países. Com eles, a África do Sul financia estradas com portagens, enquanto o Quénia conseguiu perto de 1 bilião de dólares ao longo dos quatro últimos anos para projectos de estradas, energia, água e irrigação. A Comunidade de Desenvolvimento da África do Sul, o Mercado Comum para a África do Sul e Oriental e a Comunidade Oriental Africana (Tripartite) está a considerar a emissão de limites à infra-estrutura regional em 2012.
- *Garantias de empréstimos*, que ajudam a garantir os investidores privados, são cruciais para implementar as PPPs produtivas, conforme mostrado pelo Corredor de Desenvolvimento de Maputo. Durante o financiamento de um dos seus projectos

de estradas com portagem, uma estrada entre Joanesburgo e Maputo, a África do Sul encontrou investidores participativos dispostos a colocar dinheiro no projecto, mas não sem garantias. Trabalhando em conjunto com o Banco de Desenvolvimento da África do Sul, o governo sul-africano emitiu dívida subordinada para subscrever o risco, oferecendo aos investidores participativos o conforto para investir na primeira PPP na África do Sul.

- A nível regional, as RECs podem também desempenhar um importante papel no financiamento inovador. A Comissão Económica dos Estados da África Ocidental (ECOWAS) tem vindo a implementar um imposto comunitário de 0,25% há décadas. A maior parte das outras RECs depende apenas do financiamento da AOD ou de contribuições de membros, sendo que nenhum deles é constantemente reabastecido como o imposto sobre consumo da ECOWAS, que rende um fluxo de rendimento certo depositado num fundo geral.

De uma forma simples, a escala dos investimentos necessários significa que todas as possibilidades precisam de ser alavancadas, incluindo as não-Organizações para fontes de Cooperação Económica e de Desenvolvimento tais como os Fundos Árabes, Brasil, China e Índia. As oportunidades para a inovação financeira tais como o financiamento

relacionado com o clima, têm de ser reconhecidas e apreendidas.

O desenvolvimento de infra-estruturas regionais não avançará sem um foco mais centrado no planeamento e preparação de projectos. Os volumes de financiamento de preparação de projectos necessários para os projectos de transformação do PIDA são substanciais. Espera-se que as despesas anuais para preparar os projectos PAP do PIDA sejam de mais de \$500 milhões, partindo do princípio que os custos de preparação signifiquem 7% dos custos de investimento total. Os custos de preparação que terão início em 2012 serão inferiores, a cerca de \$200 milhões por ano, e depois aumentarão progressivamente. É necessário um esforço concertado para assegurar que é disponibilizado um volume adequado de recursos de preparação de financiamento doméstico africano e outras fontes, tais como bancos de desenvolvimento multilateral e instalações de preparação de projecto como o Fundo de Preparação do Projecto de Infra-estruturas NEPAD.

A eficiência da preparação do projecto regional necessita de ser substancialmente melhorada. Para a grande parte das iniciativas de infra-estruturas africanas, o financiamento de preparação de projectos regionais permanece em modo ad hoc e oportunista, resultando em atrasos significativos ou adiamentos repetidos de projectos importantes. Os países e parceiros africanos precisam de assegurar que o financiamento de preparação dos projectos se encontra alinhado—e se necessário, consolidado—para evitar duplicação de produtos e facilidades que continuará a funcionar como um travão no desenvolvimento de projectos e execução final.

Implementação: identificar actores, responsabilidades e acções necessárias

A implementação vai assentar em todos os actores e em todos os níveis do processo de desenvolvimento africano em acção coordenada—CUA e NPCA ao nível continental, as RECs a nível regional, e a nível nacional, os

países individuais em cujo território os projectos serão construídos e cujas populações devem beneficiar dos mesmos.

O processo é baseado na Arquitectura Institucional para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (IAIDA), a estratégia de implementação para o programa PIDA e os seus projectos relacionados. Baseado no IAIDA, as entidades continentais (AUC, NPCA) estarão focadas na monitorização e defesa do processo de implementação a nível continental. Ao nível do projecto, o progresso de implementação será monitorizado pelas RECs de acordo com acordos do sector individuais. As RECs têm uma responsabilidade fundamental em assegurar a harmonização e implementação de medidas de política “suaves” nos países. Informarão também as entidades continentais responsáveis por manter os legisladores e Chefes de Estado e Governo informados sobre o progresso global.

A responsabilidade pela elaboração de planos directores e identificação de infra-estruturas regionais de integração baseia-se nos níveis regional e nacional. A responsabilidade de actualizar o PIDA pertence ao NPCA em estreita cooperação com as RECs e as suas instituições especializadas. Este exercício de planeamento periódico será assumido pelo menos a cada cinco anos e inclui uma visão revista para o futuro e o PAP.

Como blocos de construção regional de África, as RECs são consideradas os eixos no planeamento e na monitorização dos projectos do PIDA. Elas e as suas agências estão bem posicionadas para planear e monitorizar porque têm uma visão a longo prazo e um interesse regional no cerne. Porque falta às RECs e às suas agências capacidade humana e técnica adequada para desempenharem o seu papel, a Arquitectura Institucional e outros programas em progresso estão a prestar auxílio nesse aspecto. Porque as RECs não estão estruturadas como agências de implementação, são os países que têm de confiar em promotores com experiência, públicos ou privados, para levarem a cabo a implementação no local. São os países que vão conduzir e possuir os projectos. E serão os países que vão criar os veículos de

finalidade especial necessários para cada projecto. É por isso que os países vão ter de disponibilizar os recursos e construir a capacidade essencial para preparar, implementar, operar e manter os projectos. Este processo não será sempre fácil, mas é necessário, e obteve já sempre sucesso comprovado em África (caixa 5).

A implementação de infra-estruturas é sempre complexa—mais ainda para projectos regionais com muitas partes interessadas. Para a implementação do PIDA ser bem sucedida, tem de ser efectuada uma acção coordenada ao longo de toda a cadeia de projecto, começando com os Chefes de Estado e Governo, que têm de facultar liderança política e definir a agenda. Os governos dos países e as instituições financeiras, tais como o Banco Africano de Desenvolvimento, têm de facultar a liderança financeira. A liderança política, assim como a liderança financeira, é necessária para evitar os erros de esforços passados de infra-estruturas regionais. E a nível regional, as RECs e as agências de implementação seleccionadas têm de assegurar que os países envolvidos se encontram unidos e que os promotores do projecto são competentes.

Os requisitos para os diferentes projectos em diferentes regiões vão naturalmente diferir. Considerando estas realidades, o impacto do PIDA vai depender de alguns factores de sucesso chave no processo de implementação:

- *Adesão aos valores da UA de subsidiariedade e solidariedade.* As decisões num sistema hierárquico são de preferência tomadas ao nível mais baixo possível, onde a responsabilização deve também residir. Para o PIDA, isto significa que as entidades continentais não devem tomar acções que serão melhor tratadas pelas RECs. Por sua vez, as RECs vão encaminhar aos estados membros os itens para os quais estão melhor preparados para tratar. As acções a todos os níveis devem ser complementares.
- *Forte propriedade local.* O PIDA vai evitar armadilhas anteriores associadas ao desenvolvimento de infra-estruturas regionais, onde os projectos ficavam incompletos ou sem responsabilidade de propriedade adequada para trabalho e manutenção continuados. Todos os projectos da PIDA estão alinhados com as prioridades regionais e são o resultado de extensa consulta e revisão ascendente.
- *Rápidos arranques e vitórias.* Os patrocinadores do programa estão interessados em ver progressos rápidos no campo da construção e na manutenção das instalações. Vários projectos prontos a começar estão bem avançados e incluídos no PAP: projectos de hidroeléctricas tais como Rusumo Falls, Ruzizi III, Kaleta

Caixa 5

Um modelo de implementação de sucesso

O projecto Ruzizi III—uma central hidroeléctrica de \$450 milhões, de 145-megawatts localizada no Rio Ruzizi entre o Lago Kivu e o Lago Tanganyika—oferece mais do que a tão necessária electricidade ao Ruanda, Burundi e a República Democrática do Congo. Oferece também um projecto para o desenvolvimento de infra-estruturas com sucesso através da integração regional.

Espera-se que o primeiro projecto energético de PPP em África, Ruzizi III alavanque mais de 50% do financiamento comercial (débito e equidade), com maioria de propriedade privada. Com um alto nível de interesse dos principais investidores internacionais e instituições financeiras, o projecto pode impulsionar um plano financeiro que se encontra praticamente completo e uma verdadeira parceria regional na sua fundação. Supervisionada por uma entidade regional formada por três

países beneficiários para desenvolver projectos de interesse comum, o enquadramento para o Ruzizi III tem sido desenvolvida com sucesso, não obstante a sua complexa estrutura pública-privada, durante um período de 18 meses por uma série de importantes razões, talvez nenhuma mais importante como uma preparação e gestão do projecto eficientes.

O projecto, parte do PAP do PIDA, oferece muitas lições valiosas sobre como uma sólida estrutura pode atrair o financiamento comercial e levar a uma implementação atempada, incluindo: instalação de uma equipa de pré-desenvolvimento dedicada e com experiência, boa comunicação com países para manter o apoio, a construção de capacidade direccionada, a rápida execução de estudos preparatórios e a disponibilidade de fundos de preparação substanciais.

e Sambagalou, projectos de transportes tais como a Ponte de Gambia, e infra-estruturas terrestres de TIC.

- *Responsabilidades partilhadas.* O PIDA é para todos os africanos. Por sua vez, todos os africanos têm de o apoiar por quaisquer meios que sejam capazes. Obviamente, o maior peso desta responsabilidade recai nos ombros dos líderes. O sentido de um pragmatismo bem estudado e a propriedade africana inerente ao programa serão validados e afirmados apenas se os Chefes de Estado e Governo aceitarem o papel de forte liderança e levarem África para o próximo nível de integração regional.

O caminho a seguir: abraçar a responsabilidade partilhada de África

Actualmente, África é o continente menos integrado no mundo, com baixos níveis de intercâmbios económicos intra-regionais e a porção menor de comércio global. As ineficiências em termos de infra-estruturas estão a custar biliões de dólares anualmente e provocam um atraso no crescimento. Para a África alcançar o seu potencial, tem de haver um compromisso partilhado por todos os países e por todas as partes interessadas para trabalharem em conjunto nesta agenda comum e falar a uma só voz, para que as dificuldades no lançamento e implementação de um projecto de infra-estrutura regional a grande escala possam ser resolvidos.

Como estará África em 2040 se a integração regional for efectuada de forma eficiente e se todos os países e líderes abraçarem a responsabilidade partilhada do PIDA?

- A competitividade de África estará instalada em nichos de mercado e num espectro em crescimento de actividades dominantes, incluindo a agricultura e a manufactura
- A quota do mercado mundial de África será muito mais elevada, pelo menos o dobro da quota actual de 2%
- Até um total de 15 milhões de novos postos de trabalho serão criados para a

construção, operação e manutenção de projectos do PIDA, com muitos milhões mais criados indirectamente através da actividade económica acrescida que irão possibilitar

- As quotas de comércio intra-africanas irão duplicar dos níveis actuais de 11—12%
- Os recursos de água e hidrográficos encontrar-se-ão assegurados para as gerações futuras
- A largura da banda de TIC irá proporcionar uma procura multiplicada por um factor de 20
- O acesso à electricidade não será inferior a 60% em qualquer país africano, facultando o acesso a 800 milhões de pessoas adicionais.

Os resultados positivos são intermináveis. Com um robusto sistema de comércio regional a impulsionar o comércio internacional avançado, e com um crescimento económico sustentável e a criação de emprego para ir ao encontro das necessidades de uma população crescente, a África atingiria novas alturas. Mas tudo começa com os investimentos certos em infra-estruturas, no local certo, na altura certa. A altura para actuar é agora, e o PIDA oferece o único caminho para seguir em frente.

O mais recente sucesso do programa—e também da infra-estrutura de África—vai depender dos Chefes de Estado e de Governo servindo como defensores para estes projectos. Os Chefes de Estado e de Governo têm de marcar o tom, mantendo o momentum vivo e facultando uma liderança nacional crítica ao trabalharem conjuntamente a apresentarem um comprometimento firme para políticas, projectos e objectivos integrados. Devem criar um ambiente propício para o sector privado, e devem assegurar que os compromissos prioritários são filtrados através de agências líderes de execução e ministérios. O progresso da Iniciativa Campeã de Infra-estrutura Presidencial tem mostrado como o envolvimento ao mais alto nível pode fazer avançar complexos projectos regionais removendo barreiras ao progresso.

Implementar com sucesso o PIDA significa também combater as questões ligeiras de

governança necessárias para a verdadeira integração regional—harmonização, facilitação, monitorização, manutenção e revisão pelos pares—e, quando necessário, estabelecer um enquadramento legal para acção através de legislação. Os acordos comerciais regionais já implementados precisam de ser promulgados, ao mesmo tempo que a reforma regulamentar deve abordar normas e políticas que actualmente restringem o comércio livre e o fluxo de bens e serviços.

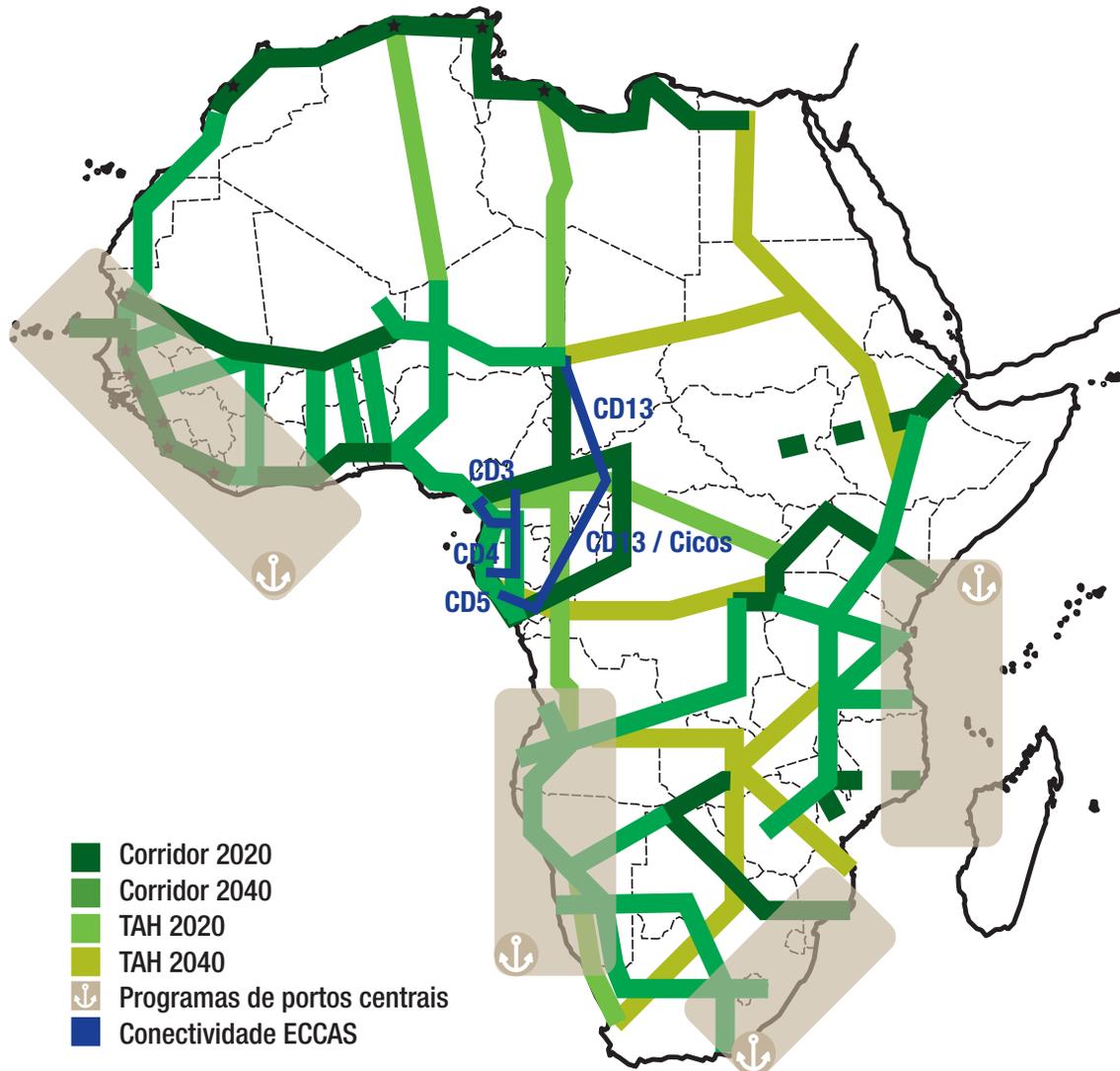
Estas acções são urgentes e precisam de se mover em paralelo com o desenvolvimento de infra-estruturas físicas. Dependem da construção de políticas e instituições coerentes, ao mesmo tempo que se trabalham as diferenças e para lá das fronteiras para assegurar que o PIDA se mantém em andamento. Em alguns casos, os países podem enfrentar a necessidade de fazer difíceis escolhas de

soberania, incluindo maior confiança nos vizinhos, que compreensivelmente pode ser visto um assunto difícil e sensível do ponto de vista político. É por isso que é necessária uma liderança visionária nos níveis mais altos da governação e que se solicita a todos os líderes africanos que aceitem a sua mútua responsabilidade.

Para África, o problema não é se os países devem prosseguir uma estratégia de integração regional; existe um consenso político e um impulso sócio-económico para tal. O desafio é a implementação de políticas e projectos e a criação de condições que vão resultar em mercados mais fortes, uma integração comercial mais reforçada e um crescimento sustentável para beneficiar o povo e as nações de África. O PIDA, como a iniciativa de programa africano e liderada por africanos, é um caminho para ir ao encontro desse desafio.

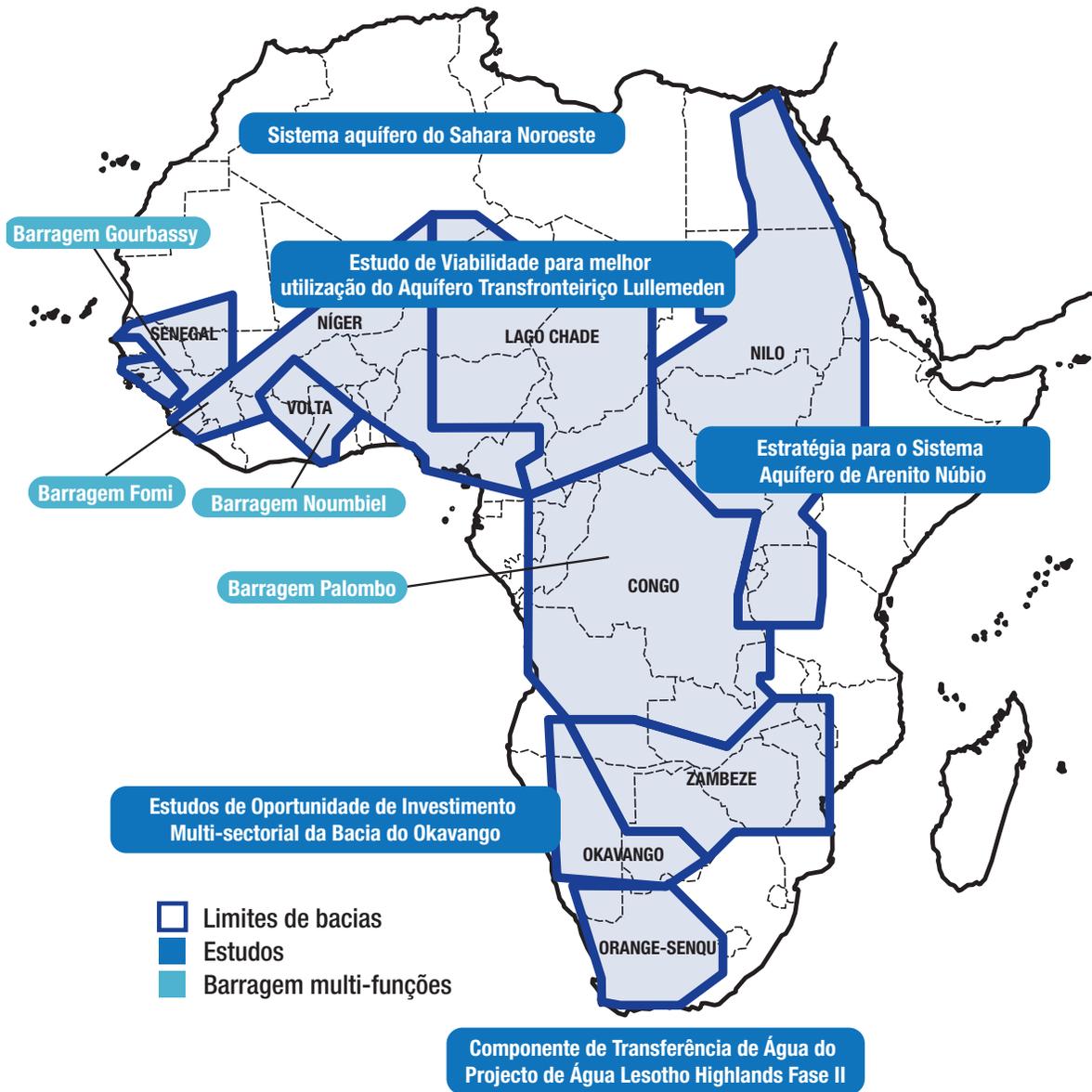
ANEXO 2 Impacto do PIDA no sector dos transportes

O programa de transportes liga os centros de produção e consumo mais importantes, fornece conectividade entre as maiores cidades, define os melhores portos e rotas ferroviárias centrais e abre os países insulares ao comércio regional e continental melhorado.



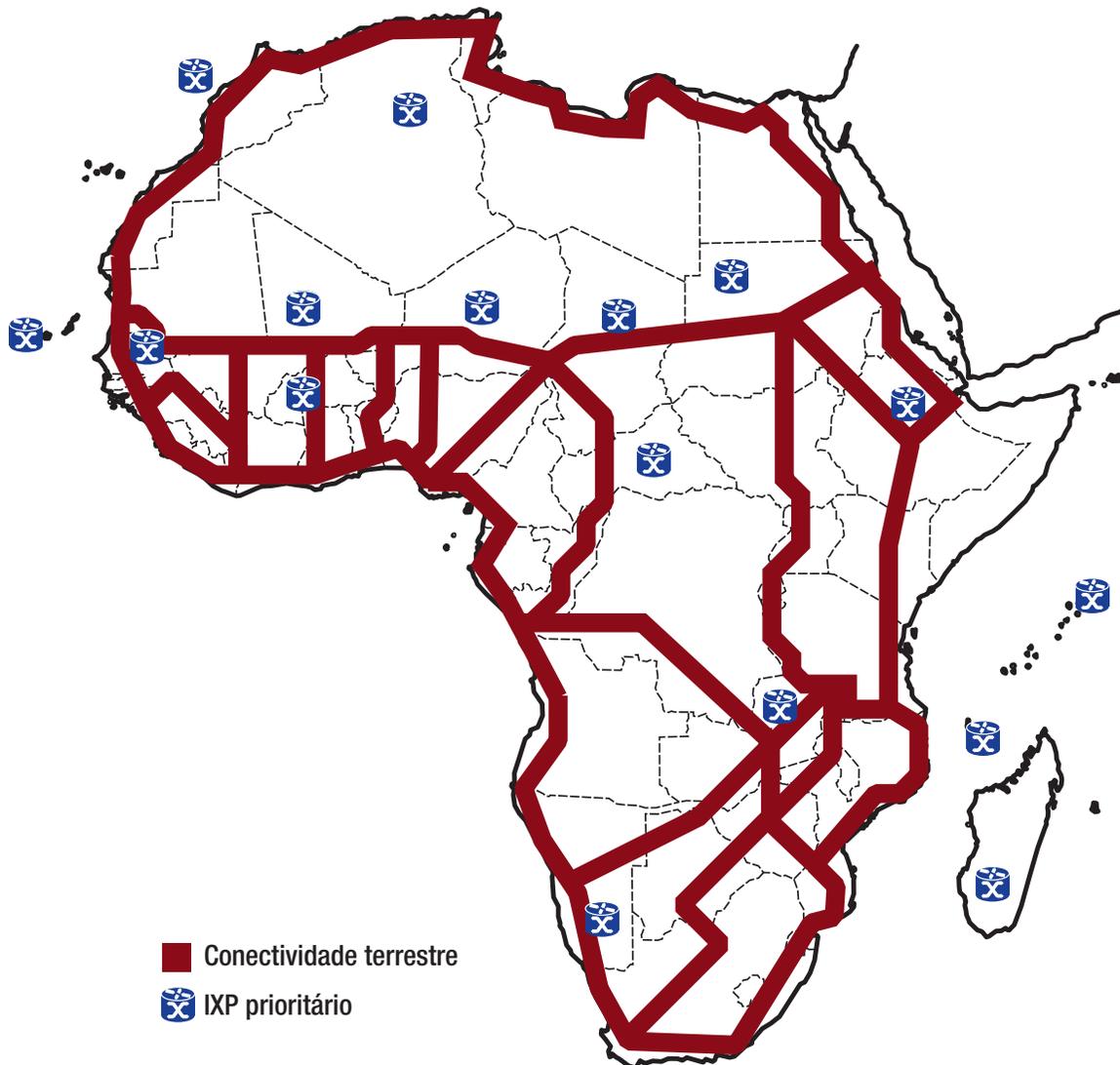
ANEXO **3** Impacto do PIDA nas águas transfronteiriças

O programa de águas transfronteiriças visa o desenvolvimento de barragens multi-funções e constrói a capacidade de organizações de lagos e de bacias hidrográficas de África para que possam planear e desenvolver a infraestrutura hidráulica. Ajudará também a resolver o possível défice alimentar.



ANEXO 4 Impacto do PIDA nas TIC

O programa de TIC vai estabelecer um ambiente propício para a conclusão de infra-estruturas em fibra-óptica terrestre e instalar pontos de intercâmbio de internet entre eles. Vai ligar cada país a dois cabos submarinos diferentes para tirar partidos da alargada.



Plano de Acção Prioritária do PIDA: quadros resumo de programas e projectos de sector

Os projectos e programas no âmbito do PAP representam o primeiro grupo de prioridades acordadas resultantes da análise, revisão de critérios e consultas dos planos directores do REC. Representam a conduta prioritária necessária para ir ao encontro dos resultados do PIDA. Os projectos que estão em progresso ou que tenham atingido o encerramento financeiro não são incluídos. O PAP não é estático e será actualizado regularmente para reflectir o progresso e abrir caminho para novas prioridades uma vez que as necessidades de África continuam a evoluir. Isto reflecte a necessidade de assegurar a coerência

com os planos directores da REC e a consistência com o enquadramento estratégico do PIDA. Por essa razão, o PAP deve ser visto não como uma lista única imutável, mas como o primeiro (e necessário) passo num processo dinâmico para entregar o programa PIDA ao longo das próximas três décadas.

As etapas dos projectos PAP são definidas conforme se segue:

- S1 – primeira proposta de conceito
- S2 – viabilidade/necessidade de avaliação
- S3 – estrutura de programa/projecto e promoção para obter financiamento
- S4 – implementação e operação.

Quadro 5.1 PAP do PIDA – sector energético

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
1. Barragem Great Millennium Renaissance *	Desenvolve uma central de do para o mercado EAPP	S4	8,000	Etiópia, bacia do Nilo	COMESA/IGAD	Oriental
2. Corredor de Transmissão de Energia Norte Sul	linha de 8.000 km do Egipto pelo Sudão, Sudão do Sul, Etiópia, Quênia, Malawi, Moçambique, Zâmbia, Zimbabué e África do Sul	S2	6,000	Quênia, Etiópia, Tanzânia, Malawi, Moçambique, Zâmbia, Zimbabué, África do Sul	COMESA/EAC/SADC/IGAD	Sul
3. Mphamda—Nkuwa	Central hidroeléctrica com uma capacidade de 1.500 MW para exportação no mercado SAPP	S2	2,400	Moçambique, bacia do Zambeze	SADC	Sul
4. Lesotho HWP fase II componente hidroeléctrica	Programa hidroeléctrico para fornecimento de energia para o Lesotho e exportação de energia para a África do Sul.	S2	800	Bacia Hidrográfica de Orange-Senqu	SADC	Sul
5. Hidro Inga III	estação hidroeléctrica a fio de água com 4.200 MW de capacidade no rio Congo com oito turbinas	S2	6,000	Rio Congo RDC	ECCAS	Central
6. Interligação Central Africana	linha de 3.800 km da RDC para a África do Sul através de Angola, Gabão, Namíbia e para o norte para a Guiné Equatorial, Camarões e Chade	S1	10,500	África do Sul, Angola, Gabão, Namíbia, Etiópia	ECCAS	Central
7. Sambagalou	128 MW de capacidade hidroeléctrica, 930 km da foz do Rio Gambia para fornecer o Senegal, a Guiné, a Guiné-Bissau e a Gâmbia	S3	300	Senegal, OMVG	ECOWAS	Ocidental
8. Corredor de Transmissão de Energia de África Ocidental	2.000 km de linha ao longo da costa ligando a linha Gana-Nigéria já existente com uma capacidade de 1.000 MW	S2	1,200	Guiné, Guiné-Bissau, Gâmbia, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana	ECOWAS	Ocidental
9. Transmissão de África do Norte	2.700 km de linha desde Marrocos para o Egipto através da Argélia, Tunísia e Líbia	S2	1,200	Marrocos, Argélia, Tunísia, Líbia, Egipto	AMU	Norte
10. Kaleta	Produção hidroeléctrica de 117 MW	S3	179	Guiné – OMVG	ECOWAS	Ocidental
11. Batoka	Central hidroeléctrica com a capacidade de 1.600 MW para possibilitar a exportação de energia	S3	2,800	Bacia hidrográfica do rio Zambeze Zâmbia/Zimbabué	COMESA/EAC	Oriental
12. Ruzizi III	Central hidroeléctrica com a capacidade de 145 MW para partilhar energia entre o Ruanda, Burundi e RDC promovido pela CEPGL	S3	450	Ruanda/RDC	COMESA/EAC	Oriental
13. Cataratas Rusumo	Produção hidroeléctrica de 61 MW para o Burundi, Ruanda e Tanzânia	S3	360	Bacia Hidrográfica do Nilo	COMESA/EAC	Oriental
14. Oleoduto Uganda-Quênia	Conduta com 300 km de comprimento para um modo mais económico de transporte de produtos petrolíferos	S4	150	Uganda, Quênia	COMESA/EAC	Oriental
15. Gasoduto Nigéria-Argélia	Gasoduto com 4.100 km de Warri para Hassi R'Mel na Argélia para exportar para a Europa	S2	NA	Nigéria, Níger, Argélia	UMA/ECOWAS	Norte, Ocidental

* A Grande Barragem da Renascença Etíope (GERD) esta em construção no Abbay Gorge pelo governo Etíope (GoE). O GoE esta convencido que a Barragem tem benefícios consideráveis para os três países ribeirinhos, nomeadamente Egipto, Etiópia e Sudão. O Egipto e o Sudão estão preocupado sobre o impacto sobre os respectivos territórios. Neste contexto, o GoE teve a honra de convidar o Egipto e o Sudão para estabelecer um Painel Internacional dos Peritos para reexaminar a concepção do documento do GERD, fornecer a partilha de informações transparentes e solicitar o entendimento sobre os benefícios e os custos derivados para os três países bem como os impactos, se tiver, da GERD sobre os dois outros países vizinhos de forma a estabelecer a confiança entre todas as partes.

Quadro 5.2 PAP do PIDA – sector dos transportes

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
1. Programa TAH	Trata-se da fase I do programa de conectividade continental que se foca na conclusão e padronização das ligações TAH em falta em 2030	S2/S3	2,150	África	Continental	Continental
2. Single African Sky fase 1 (concepção e implementação Inicial)	O Single African Sky é um programa continental que vai criar um sistema de navegação aérea baseada em satélite, de elevado nível para o continente africano	S3	275	África	Continental	Continental
3. Implementação da decisão Yamoussoukro	Acelerar a implementação da Decisão Yamoussoukro identificando países que estejam prontos a implementá-la na totalidade e discutir e acordar com ambos os seus governos e linhas aéreas para o lançamento de um clube de voluntários numa base total de adesão	S4	5	África	Continental	Continental
4. Programa Corredor Inteligente Fase I	Este programa inclui tanto o desenvolvimento de uma tecnologia de modelo de corredor inteligente como a concepção e a implementação de um sistema de monitorização de eficiência do corredor regional	S1	100	África	Continental	Continental
5. Corredor Multimodal do Norte	Este programa é concebido para modernizar o corredor ARTIN multimodal de prioridade mais elevada nos padrões modernos (faixas de elevação e desvios urbanos) na África Oriental. Este programa pretende também facilitar a viagem de pessoas e bens nas fronteiras entre o Quênia, Uganda, Ruanda, Burundi e RDC com um estímulo para o Sudão do Sul	S3/S4	1,000	Quênia, Uganda, Ruanda, Burundi	COMESA/EAC	Oriental
6. Corredor Multimodal Norte-Sul	Este programa é concebido para modernizar o corredor ARTIN multimodal de mais alta prioridade na África do Sul nos padrões modernos e facilitar a viagem de pessoas e bens pelas fronteiras entre a África do Sul, o Botsuana, o Zimbabué, a Zâmbia, o Malawi e a RDC	S3/S4	2,325	RDC, Zâmbia, Zimbabué, África do Sul, Moçambique	COMESA/EAC/SADC	Oriental
7. Corredor Djibouti-Addis	Este programa iria reavivar o sistema ferroviário num corredor ARTIN multimodal de mais alta prioridade na África Oriental e aumentar o fluxo dos bens pela fronteira entre Djibouti e Etiópia. Iria conceber e implementar também um sistema de corredor inteligente tanto para o transporte rodoviário como ferroviário	S3/S4	1,000	Djibouti, Etiópia	COMESA/IGAD	Oriental
8. Corredor Central	Este programa iria modernizar o corredor ARTIN de terceira prioridade na África Oriental e facilitaria a viagem de pessoas e bens pelas fronteiras entre Tanzânia, Uganda, Ruanda, Burundi e RDC	S3/S4	840	Tanzânia, Uganda, Ruanda, Burundi, RDC	COMESA/EAC	Oriental
9. Corredores Multimodais Beira-Nacala	Reabilitação/ reconstrução de ligações ferroviárias e rodoviárias, incluindo postos alfândegários de paragem única ao longo dos corredores. Melhoria da capacidade nos portos, incluindo dragagem capital no Porto da Beira. Desenvolvimento de recursos naturais, incluindo a Bacia Carbonífera Moatize no Vale do Zambeze vai utilizar os portos como portas de exportação principais	S3/S4	450	Moçambique, Malawi, Zimbabué	COMESA/SADC	Oriental
10. Desenvolvimento da Porta de Lamu	Este programa pretende responder ao desafio da África Oriental no desenvolvimento da capacidade suficiente para lidar com a futura procura quer de fontes domésticas, quer de países insulares. A acção prioritária será desenvolver a porta de Lamu	S3/S4	5,900	Quênia, Uganda, Ruanda, Burundi	COMESA/SADC/EAC	Oriental
11. Programa de Porto Central e Ferrovia de África do Sul	Este programa pretende responder ao desafio da África do Sul no desenvolvimento da capacidade suficiente para lidar com a futura procura quer de fontes domésticas, quer de países insulares	S1	2,270	Membros da REC	SADC	Sul
12. Corredor Costeiro Abidjan-Lagos	Este programa iria modernizar o corredor ARTIN com mais trânsito na África Ocidental (facilitação de comércio, OSBPs, melhoria da capacidade e implementação de PPP) para cinco países: Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin e Nigéria	S3/S4	290	Nigéria, Benin, Togo, Gana, Costa do Marfim	ECOWAS	Ocidental

Quadro 5.2 PAP do PIDA –sector dos transportes (continued)

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
13. Corredor Multimodal Dakar-Niamey	Este programa é concebido para modernizar o corredor ARTIN com mais trânsito na África Ocidental (facilitação do comércio, OSBPs, melhoria da capacidade e implementação de PPP) para quatro países: Senegal, Mali, Burkina Faso, Níger	S3/S4	590	Senegal, Mali, Burkina Faso, Níger	ECOWAS	Ocidental
14. Corredor Multimodal Praia-Dakar- Abidjan	Este programa iria melhorar o transporte marítimo e a ligação entre ilhas e continente através da criação de um novo serviço marítimo entre os portos regionais e facilitando-o com um moderno sistema de informação que liga o serviço marítimo com portos e o corredor rodoviário no Corredor Dakar-Abidjan. Este programa iria também modernizar um dos corredores ARTIN com mais trânsito na África Ocidental (facilitação do comércio, OSBPs, melhoria da capacidade possivelmente através de PPP) para oito países: Cabo Verde, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim.	S2 para S4	150	Cabo Verde, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim	ECOWAS	Ocidental
15. Abidjan-Ouagadougou/ Bamako	Este programa iria modernizar e reabilitar o corredor multimodal que foi afectado durante a guerra civil na Costa do Marfim	S3/S4	540	Costa do Marfim, Burkina Faso, Mali	ECOWAS	Ocidental
16. Programa de Porto Central e Ferrovia de África Ocidental	Este programa pretende responder aos problemas de capacidade futura nos portos de África Ocidental. Este programa tem duas componentes: (a) um plano director para um porto regional e a ligação ferroviária e (b) a expansão do porto	S1	2,140	15 países, PMAWCA	ECOWAS	Ocidental
17. Transporte Aéreo de África Ocidental	Este programa pretende aumentar os níveis de serviço do transporte aéreo na África Ocidental, que são actualmente limitados pela falta de uma porta aérea regional	S1	420	15 países	ECOWAS	Ocidental
18. Corredor Multimodal Pointe Noire, Brazzaville/ Kinshasa, Bangui, N'djamena	Este programa multimodal iria reavivar o transporte fluvial na Bacia Hidrográfica Congo-Ubangi e modernizar o transporte rodoviário ao longo do corredor	S3/S4	300	Congo/RDC/República Centro-Africana	ECCAS	Central
19. Projecto Ferroviário e Estrada em Ponte Kinshasa-Brazzaville e Ferrovia para Ilebo	Este programa iria facultar infra-estruturas para melhorar o transporte regional e os sistemas comerciais através da construção de um cruzamento fixo que ligue Kinshasa e Brazzaville, assegurando continuidade no tráfego ferroviário de Matadi e Pointe-Noire para a fronteira oriental da RDC e também no sentido oriental e sul de África	S2	1,650	Congo/RDC	ECCAS	Central
20. Corredor Douala-Bangui Douala-N'djamena	Este programa iria modernizar o corredor multimodal ARTIN de mais alta prioridade na África Central e facilitar as viagens de pessoas e bens pelas fronteiras entre os Camarões, o Chade e a República Centro-Africana	S3	290	Camarões/República Centro-Africana/Chade	ECCAS	Central
21. Conectividade Inter-Capital Central Africana	Este programa é especialmente concebido para a África Central, onde um dos assuntos chave para a integração regional são as ligações em falta em vários conectores inter-capital	S2	800	Camarões/Chade/ República Centro-Africana/ Congo/RDC/ Gabão/Burundi/Angola	ECCAS	Central
22. Transporte Aéreo de África Central	Este programa pretende aumentar os níveis de serviço do transporte aéreo assim como melhorias no aeroporto na África Central, que são actualmente limitados pela falta de uma porta aérea regional	S1	420		ECCAS	Central
23. Programa de Porto Central e Ferrovia de África do Central	Este programa pretende responder aos problemas de capacidade futura nos portos da África Central. Este programa tem duas componentes: (a) um plano director para um porto regional e a ligação ferroviária e (b) a expansão do porto	S1	1,400	Camarões/Chade/ República Centro-Africana/ Congo/ RDC/Gabão/ Burundi, PMAWCA	ECCAS	Central
24. Auto-estrada Trans-Maghreb	Este programa pretende melhorar as viagens de pessoas e bens pelos países do Maghreb, que teve o seu comércio e viagens limitados por barreiras artificiais entre os países nas fronteiras. Este programa iria conceber e implementar um corredor inteligente ao longo da auto-estrada e instalar postos fronteiriços de paragem única	S3/S4	75	Marrocos para o Egipto através da Argélia, Tunísia e Líbia	AMU	Norte

Quadro 5.3 PAP do PIDA – recursos de água transfronteiriças

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
1. Palambo	Barragem de regulação para melhorar a navegabilidade do Rio Obanguí com componente hidroeléctrica acrescentada	S2	155	Bacia Hidrográfica do Congo	ECCAS	Central
2. Fomi	Central hidroeléctrica na Guiné com fornecimento de água de irrigação para o Mali e regulação do rio Níger (nove países)	S3	384	Bacia Hidrográfica do Níger	ECOWAS	Ocidental
3. Estudos de Oportunidade de Investimento Multi-sectorial	Identificação e preparação de programas de investimento na bacia	S1	1	Bacia Hidrográfica de Okavango	SADC	Sul
4. Lesotho HWP Fase II – componente de transferência de água	Programa de transferência de água de fornecimento de água para a Província de Gauteng na África do Sul	S3	1,100	Bacia Hidrográfica de Orange-Senqu	SADC	Sul
5. Goubassy	Barragem multi-funções localizada na Guiné: regulação do rio Senegal (quatro países)	S2	NA	Bacia Hidrográfica do Senegal	ECOWAS	Ocidental
6. Noumbiel	Barragem multi-funções com componente de energia hidroeléctrica (para o Burkina Faso e Gana)	S1/S2	NA	Bacia Hidrográfica do Volta	ECOWAS	Ocidental
7. Sistema Aquífero de Arenito Núbio	Implementação de uma estratégia regional para a utilização do sistema aquífero	S4	5	Sistema Aquífero de Arenito Núbio	UMA	Norte
8. Sistema Aquífero do Sahara Nordeste	Estudos de viabilidade para a utilização melhorada do sistema aquífero	S2	2.5	Sistema aquífero do Sahara Nordeste	UMA	Norte
9. Sistema Aquífero de Lullemeden	Estudos de viabilidade para a utilização melhorada do sistema aquífero	S2	10	Sistema Aquífero de Lullemeden e Taoudeni/ Tanezrouft	UMA	Norte

Quadro 5.4 PAP do PIDA – sector de TIC

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
1. Ambiente Propício a TIC	Este programa iria melhorar o ambiente para os sectores privados investirem em infra-estruturas de banda larga de alta-velocidade	S2	25	Continental	Continental	Continental
2. TIC Terrestre para Conectividade	Este programa tem duas componentes principais: assegurar a ligação de cada país através de pelo menos duas infra-estruturas de banda-larga e assegurar o acesso a cabo submarino a todos os países insulares	S3	320	Continental	Continental	Continental
3. Programa de Pontos de Intercâmbio de Internet (IXP)	O objectivo deste programa é facultar a África o nó de intercâmbio de internet adequado para maximizar o tráfego interno	S3	130	Continental	Continental	Continental

