

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855 Website: www.africa-union.org

CONSELHO EXECUTIVO

Vigésima Sessão Ordinária

23 – 27 de Janeiro de 2012

Adis Abeba, Etiópia

EX.CL/702 (XX) Rev.1
Original: Inglês

**RELATÓRIO SOBRE O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE INFRA-
ESTRUTURAS EM ÁFRICA (PIDA)**

I. INTRODUÇÃO

1. A África detem uma posição poderosa no palco mundial. Aparece como o continente de todas as oportunidades e é o destino de escolha para muitos investidores e actores de desenvolvimento à procura de mercados com forte crescimento, apesar das perturbações económicas em curso e os efeitos persistentes da crise e recessão financeira. Neste ambiente mundial em rápida mutação, a África precisa de aproveitar estas condições emergentes que substancialmente desenvolve o comércio, estimula o crescimento e cria empregos. Actualmente não está em condições de aproveitar plenamente os benefícios dos seus recursos. Um dos principais problemas é o defice de infra-estrutura, e a solução é, o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA).

2. A 12ª Assembleia dos Chefes de Estado e de Governo, adoptou a Declaração Assembly/AU/Decl.1 (XII), solicitando a Comissão da União Africana (CUA) ,que formulasse o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), cuja a elaboração foi lançada oficialmente em Kampala, Uganda, em Julho de 2010. As principais organizações continentais Africanas, nomeadamente a Comissão da CUA, a Agência de Planificação e Coordenação do NEPAD (NPCA), e o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), trabalharam muitos anos para resolver o defice de infra-estruturas. Além disso, o Plano de Acção do G20 para a Infra-estrutura, o Consórcio para as infra-estruturas em África (ICA), o Fundo Fiduciário Europa-África para as infra-estruturas e o Estudo Diagnóstico de Infra-Estruturas nacionais em África, realçam a importância da infra-estrutura regional para o crescimento Africano.

3. O PIDA proporciona uma análise e conceitos novos, que visam agrega - los num programa único e coerente, ás iniciativas de infra-estrutura continentais existentes ou precedentes, como o Plano de acção a Curto Prazo da NEPAD, o Quadro estratégico à médio e a longo prazo da NEPAD, os Planos Directores das Infra-Estruturas da UA e a visão Africana da água. Preenche as lacunas existentes, com base nas lições tiradas, isto dá peso ao valor da apropriação local, a necessidade das intervenções, a necessidade de um financiamento diversificado, bem como a importância de estratégias de implementação bem concebidas.

Apoiado por um processo de consultas e análises, o PIDA providencia uma agenda de projectos prioritários realizaveis, alinhados aos objectivos a longo prazo de África. Em termos simples, o PIDA será diferente das iniciativas de integração das infra-estruturas regionais anteriores, porque está concebido para trazer investimentos eficazes.

4. O presente relatório, foi redigido com base nos diferentes relatórios de estudos (diagnósticos, previsões macroeconómicas, quadros estratégicos e programas) cuja lista encontra-se em anexo, com destaque para os quatros sectores: a Energia, Transporte, Recursos Hidricos Transfronteiriços e Telecomunicações/TIC. Consolida os resultados dos trabalhos e consultas de todos os actores/intervenientes envolvidos no processo durante 18 meses. Este relatório, representa o que a Africa precisa de fazer para capitalizar o seu potencial, investindo com audácia na sua infra-estrutura regional. Este por seu turno, será submetido a Décima Oitava Sessão Ordinaria da Assembleia da União Africana para adopção.

II. PERSPECTIVAS

5. O PIDA baseia - se na hipótese de que, os países Africanos tem uma taxa de crescimento económico de 6% por ano, em média, entre 2010 e 2040, conduzido pelo crescimento demográfico populacional, pela progressão dos níveis de educação e absorção¹ das tecnologias. Tal crescimento significa que durante os 30 anos que nos separam de 2040, o PIB dos países Africanos será multiplicado por seis e que o rendimento médio per capita excederá \$10.000 em todos os países. Este crescimento contínuo e próspero, vão aumentar a demanda de infra-estruturas, que é já um dos principais obstáculos ao desenvolvimento sustentável dos continentes. Supõe-se que este crescimento se materialize, e que as necessidades de infra-estrutura da África, tornam-se uma evidência:

- A demanda de energia eléctrica aumentará de 590 terawatts-heure (TWh) em 2010, mais de 3,100 TWh em 2040, o que corresponde à uma taxa de crescimento anual média, próximo dos 6%². Para manter o mesmo ritmo, a capacidade de produção eléctrica instalada, deve passar do nível actual de 125 gigawatts (125 GW, comparável à do Reino Unido) perto de 700 GW em 2040;
- Os volumes de transporte, são multiplicados por 6 ou 8 vezes, com um forte aumento até 14 vezes para alguns países encravados. O rendimento portuário passará de 265 milhões de toneladas em 2009, e mais de 2 mil milhões de toneladas em 2040;
- As necessidades dos recursos hídricos, vão abrir caminho a certas bacias fluviais, nomeadamente os rios: Nilo, Níger, Oranja e o Volta) á beira ecológica;
- A demanda de tecnologias da informação e comunicação (TIC), será multiplicado por vinte antes de 2020, enquanto que a África recupera a sua banda larga. A demanda, é de 300 gigabits por segundo em 2009, e atingirá 6.000 gigabits por segundo em 2018.

6. Esta demanda crescente de infra-estruturas, representa um desafio crucial para a África, que deve ser competitiva nos mercados mundiais e regionais que se baseiam nos sistemas de produção e prestações flexíveis, rápidas e fiáveis. Ora, de modo algum deve - se medir a cobertura das infra-estruturas que preende -se com a densidade da rede rodoviária, rede telefónica, a capacidade de geração eléctrica ou a cobertura dos serviços dos países Africanos que estão atrasados. Além disso, a Estratégia de desenvolvimento do sector privado do BAD considera que os serviços de infra-estrutura em África custam duas vezes mais caro em média, que nas outras regiões em via de desenvolvimento, e observa - se que as taxas são excepcionalmente elevadas. As firmas da Ásia oriental economizam quase 70% sobre os seus custos de transporte em relação aos seus homólogos Africanos, enquanto que a América Latina e a Ásia do Sul, poupam cerca de 50%.

7. É vital para a prosperidade económica e o desenvolvimento sustentável de África resolver a questão do defice de infra-estruturas. Mas trata-se de um problema que

¹ .Tal taxa de crescimento seria comparável a da Índia durante as três últimas décadas. A taxa de crescimento anual média da África excede 5% desde 2005

² .De acordo com o Key World Energy Statistics de 2009 do Internacional Energy Agency, uma demanda de 590 TWh corresponde ao da Alemanha em 2007 e 3100 TWh a da China em 2007

carece de solução regional e continental. Devido às dificuldades de geografia económica de África e em particular os desafios; isto porque as suas necessidades em infra-estrutura, a integração regional são talvez melhor, e é a única via para a África realizar o seu potencial de crescimento e tirar partido equitativo das vantagens que oferecem um mercado mundial cada vez mais inter conectado.

III. VISÃO E IMPACTOS DO PIDA

8. Os líderes Africanos, que constantemente exprimiram o desejo de edificar um mercado comum de bens e serviços, têm consciência, a um tempo a esta parte, da importância da integração regional, como instrumento do desenvolvimento económico de África. O objectivo estratégico geral do PIDA, visa acelerar a integração regional do continente e facilitar a criação da Comunidade Económica Africana tal como previsto no Tratado de Abuja. Melhor o acesso às redes de infra-estruturas regionais e continentais integradas; o PIDA vai permitir aos países de satisfazer a previsões da demanda de serviços de infraestrutura e reforçar a sua competitividade:

- Aumentar a eficiência;
- Acelerar o crescimento;
- Facilitar a integração na economia mundial;
- Melhorar os níveis de vida;
- Liberalizar as trocas intra Africanas.

9. As vantagens essenciais de uma abordagem integrada do desenvolvimento de infra-estrutura, são de tornar possível a formação de grandes mercados competitivos ao invés da actual colecção de pequenos mercados isolados e ineficazes, e baixando os custos em todos os sectores da produção. Apesar dos lucros fabulosos do PIB realizados por varios países há alguns anos, as múltiplas ineficácias das infra-estruturas de África, abafaram os esforços de integração, impedindo deste modo o crescimento e colocam em risco os recursos nacionais, público e privado.

10. Embora que o quadro de políticas continentais e regionais Africanas seja fundamentalmente bem concebido, o problema reside pelo facto de que estas políticas não estão escritas nas legislações nacionais, mesmo após a assinatura e ratificação dos tratados. E mesmo quando as políticas são integradas na legislação nacional, acontece frequentemente que não são aplicadas. A análise exaustiva de mais de duas dúzias de projectos regionais e programas de desenvolvimento, revelou que a ausência de alinhamento e harmonização das políticas, apesar da insuficiência do financiamento, era o principal obstáculo à eficácia. Em muitos casos, esta ineficácia custa biliões de dólares à África, fundos que são indispensáveis para preencher as calunas de financiamento do desenvolvimento de infra-estrutura.

11. A implementação do PIDA contribuirá para resolver este problema. O PIDA permitirá aos líderes Africanos de falarem numa só voz e definir os objectivos comuns. Ele providencia às decisores de políticas uma lista de prioridades para resolver as necessidades de infra-estrutura física e outras questões ligadas a governação. Dizer que o PIDA baseia-se na uma visão comum da integração e agenda regional a longo prazo que apoiará os objectivos do Tratado de Abuja da União Africana. O PIDA permitirá aos países a:

- **Reduzir o custo de energia e aumentar o acesso.** A África terá poupanças nos custos de produção de electricidade de \$30 biliões por ano, ou seja uma economia de \$850 biliões até 2040. O acesso a

electricidade aumentará de 39 % em 2009 á 70% em 2040, providenciando acesso a um adicional de 800 milhões de pessoas.

- **Reduzir drasticamente os custos de transporte e estimular as trocas intra Africanas.** Os lucros de eficácia nos transportes equivalerão pelo menos à \$172 biliões na Rede Africana de Infra-estruturas Regionais de Transporte (ARTIN), com o potencial de economias muito mais importantes, na medida em que os corredores das trocas comerciais abrem - se. O reforço da integração regional acabará por passar do comercio externo para o comercio entre países em todas regiões, ajudando deste modo a cumprir a promessa do Mercado comum Africano até 2028.
- **Assegurar a segurança alimentar e o abastecimento de água.** A agricultura irrigada e a capacidade de armazenamento de agua em África, são as mais fracas do mundo, e cerca da metade do continente confrontam - se com a escassez de água e a demanda vai crescer. A fim de fazer face à crise que se anuncia, O PIDA permitirá a construção de infra-estruturas de armazenamento de agua necessárias á produção alimentar e a sua comercialização.
- **Aumentar a conectividade.** O PIDA vai aumentar a sua conectividade da banda larga á 20%. E aumentará a penetração da banda larga á 10%, que se pode prever em 2018, e haverá o aumento de 1% do PIB reforçando deste modo a relação entre produtos, mercados, pessoas e empregos.

12. As trocas e a competitividade, não são as únicas considerações a terem em conta para planificar o futuro das infra-estruturas Africanas. Se África não resolver o seu proprio problema, ela não estará á altura de criar empregos para a sua população em crescimento. Em 2010, havia em África 51 cidades com mais de um milhão de habitantes, e duas cidades (Cairo e Lagos) com mais de 10 milhões de habitantes. Em 2040, espera-se que mais de 100 cidades excedem o milhão de habitantes, pelo menos 7 á 10 milhões. Esta previsão³ demográfica revela implicitamente a amplitude crescente da população activa de África. O continente está prestes a tornar-se num reservatorio de mão-de-obra para o crescimento económico de África e a economia mundial. Com a base de infra-estruturas providenciada por PIDA. A África vai dispor - se de um instrumento forte, partilhado e de crescimento sustentado.

IV. ELABORAÇÃO DOS PROGRAMAS, SELECÇÃO DOS PROJECTOS E PROCESSOS DE VALIDAÇÃO

13. O PIDA inspira-se das lições tiradas e experiência de regiões, tais como a Ásia, a Europa e a América do Sul. O método utilizado para determinar as prioridades de um programa tão vasto e complexo, baseia-se sobre investigações, diagnosticos aprofundados e análise detalhada das necessidades e lacunas à curto, médio e longo prazos, o que distingue o PIDA de tudo que tem sido tentado anteriormente.

14. O estudo produziu uma previsão macroeconómica da demanda de infra-estruturas, cada um dos sectores até em 2040 (ou 2020 para as TIC), as projecções dos défices e os obstaculos criados pela inadaptação da oferta e procura, das ineficácias institucionais previamente ressaltadas, bem como as opções para identificar, preparar e financiar os

³ 1.a população do continente passará de 1 biliões em 2010 a 1,8 biliões em 2040. O que permitir-lhe -á superar a China em 2025 e a Índia em 2030

projectos. O programa, é organizado a curto e médio prazo (até 2020 e 2030), com uma previsão a longo prazo para satisfazer a demanda até 2040.

15. Dada a urgência das necessidades de infra-estruturas de África, a lista dos projectos e programas a levar a cabo a curto prazo está contido no Programa de Acções Prioritárias (PAP) do PIDA (anexo 1). Embora que o programa completo pode ser considerado como a lista dos projectos a longo prazo de desenvolvimento de infra-estruturas regionais na África, o PAP apresenta para já os detalhes de projectos e programas realizáveis que promoverão uma integração regional entre 2012 e 2020.

16. É importante salientar que o PAP representa o que torna o PIDA único. A lista dos projectos prioritários é o resultado, não somente de trabalho intensivo analítico, mas também um processo de consulta intensiva desde o começo, com as Comunidades Económicas Regionais (CERs), as Associações energéticas, as Organizações das bacias fluviais e lacustres, as Agências especializadas, e os outros parceiros de desenvolvimento. Além disso, os Ministros sectoriais foram consultados para a sua aprovação.

17. Os projectos foram priorizados com base em três grandes categorias de critérios: 1) elegibilidade e integração regional, 2) viabilidade e prontidão e 3) impactos de desenvolvimento. Estes critérios detalhados foram discutidos e aprovados durante o processo de consulta do PIDA com os intervenientes /actores. Os projectos seleccionados para o PAP, foram avaliados, seleccionados e classificados com base em sub critérios em cada um destes três grupos e foram validados durante as consultas regionais, processo de avaliação e aval das reuniões Ministeriais dos sectores em causa.

18. Consultas de dois dias tiveram lugar com cada CER e as agências regionais afins, para discutir os critérios de selecção, abordar as questões ligadas a projectos possíveis e chegar a um consenso sobre os detalhes do programa. No total, mais de 300 representantes de Estados Africanos assistiram às consultas. As Reuniões dos Ministros sectoriais, foram organizadas para analisar e aprovar os resultados do PIDA. Esta participação efusiva, que conduziu ao consenso do continente, criou bases de uma apropriação sustentável de todas as fases de implementação. Este processo, potenciou o PIDA com medições quantitativas especializados, tais como os detalhes de programas de investimento regional e nacional, bem como contribuições qualitativas cruciais, e o desejo e preferencias da comunidade.

19. O resultado é o PAP composto por 51 projectos e programas agrupados por categorias gerais, embora diversos entre si oferecem vantagens inter-sectoriais: energia - 15; transporte - 24; Água - 9 e TIC - 3. Estas categorias (**Anexo**)⁴: são

- **Energia:** energia hidroeléctrica, inter conexões, canais;
- **Transportes:** ligações, modernização dos corredores, dos portos e caminhos de ferro, modernização do transporte aéreo;
- **Água:** barragens multiuso, reforço de capacidades, transferências de água;

⁴ Nota sobre o Anexo 2 do Projecto N°1: 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.

- *TIC*: reforço das capacidades, inter conexão das infra-estruturas terrestres, pontos de intercambio da Internet.

20. Os projectos e programas do PAP representam a primeira série de prioridades aprovadas resultantes da análise e a avaliação de acordo com os critérios e consultas em relação aos Planos directores das CER. Isto representa a lista das prioridades exigidas para alcançar os objectivos do PIDA. O PAP não é estatico e será actualizado regularmente para ter em conta os progressos e abrir o caminho às novas prioridades, na medida em que as necessidades de África continua a evoluir. Isto reflecte a necessidade de manter a coerência com os planos directores das CERs e a consistencia com o quadro estratégico do PIDA. O PAP, deve por conseguinte ser considerado não como uma lista única afixada para sempre, mas como a etapa inicial (e indispensável) de um processo dinâmico de realização do programa PIDA, durante as três próximas décadas.

21. Durante as consultas, foi tido em conta as condições especiais aos Estados insulares e os Estados frágeis. O tráfego marítimo e os portos, são elementos essenciais de planificação para os corredores de transporte que ligam os Estados insulares á ilhas principais e as estradas comerciais. As necessidades de infra-estrutura regional especificas aos Estados frágeis foram, reconhecidas e tidas em conta nos resultados do PIDA, ao longo de todas as próximas três décadas.

22. A África realiza já progressos consideráveis em matéria de infra-estruturas regionais com projectos, como os corredores rodoviários Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba e Tema-Ouagadougou-Bamako, o corredor rodoviário Trans-Magrebe (TAH 1), a ponte de Kazangula e o corredor rodoviário Bamenda-Enugu. Os projectos em curso ou que alcançaram a fase de encerramento financeiro, não são incluídos.

V. CUSTOS DO PROGRAMA

23. Embora que seja difícil projectar de forma precisa o custo do capital (actualmente estimada a mais de \$360 biliões) da implementação á longo prazo do PIDA até 2040, o custo global do capital para a execução do PAP de 2012 á 2020, é estimado em \$68 biliões, ou seja cerca de \$7,5 biliões anualmente para os próximos nove anos.

Sector	Custo (US\$ bilião)
Transporte	24.4
Energia	40.3
Agua	1.7
TIC	0.5
TOTAL	67.9

Região	Custo (US\$ bilião)
Continental	3.0
Africa do Norte	1.3
Africa do Ocidental	6.2
Africa Central	21.5
Africa Austral	12.6
Africa Oriental	23.3
TOTAL	67.9

Custo total do PAP do PIDA por sector e por região:\$67.9 Biliões até 2020

24. Os projectos e os programas nos sectores de energia e transportes, representam cerca de 95% do custo total, mostrando a necessidade crucial de investimentos de transformação nestes sectores, com vista a apoiar o comércio Africano, incentivar o crescimento e criar empregos. No sector das TIC, conjugar -se - a esforços sobre as reformas para criar um ambiente propício á incentivar o investimento do sector privado,

associados aos investimentos para aumentar as conexões da banda larga. Investimentos de fibra óptica ao longo das linhas de transmissão eléctrica, as estradas e as vias ferreas, são incluídos no PAP dos sectores da energia e transportes. Grandes projectos e programas do sector hidrico, tais como as instalações hidroeléctricas, são contabilizados nos custos do sector energetico. Todos os projectos e programas do PAP acompanham-se de políticas destinadas a desbloquear os investimentos necessários.

25. O investimento de capital necessário até 2020, é inferior à 1% do PIB de África. E certas acções, não tem custos financeiros, senão a vontade política e a determinação para agir.

26. A infra-estrutura regional, beneficiará todos os países graças às economias de escala. Mas alguns suportarão custo mais elevado que os outros, e as diferenças do financiamento entre regiões reflectem a dimensão dos investimentos necessários em certos países e certas regiões, como o desenvolvimento do sítio Inga e as linhas de transmissão associadas (República Democrática do Congo).

VI. A ESTRATÉGIA DE FINANCIAMENTO

27. Como sempre, as fontes de financiamento de infra-estrutura poderiam mobilizar cerca de \$30 biliões para o PAP até 2020. Mas o cenário não é a unica opção, porque o financiamento do PIDA até 2020, vai custar \$68 biliões. Como colmatar as lacunas? E de onde virão os recursos?

28. A mobilização de fundos depende da vontade política nacional forte e determinada para fazer face a dificuldade de financiamento esperada. De acordo com as estimativas do estudo, o financiamento esperado de fontes internas (públicos ou privados), poderia representar mais de 50% do financiamento total do PIDA a partir de 2020. Esta proporção aumentaria para atingir os dois terços em 2030 e até 75% em 2040. A ajuda oficial ao desenvolvimento (APD) continuará a desempenhar um papel importante, e os principais actores, tais como os membros do Consórcio para as Infra-estruturas em África (ICA) que compreende os países do G20, o Fundo Fiduciário a UE-África para as infra-estruturas, as instituições multilaterais, os bancos de desenvolvimento regionais e os fundos alvos, entre outros contribuinte, são chamados a continuar a prestar a sua assistência até 2020. Mas estes recursos da APD, não serão suficientes, e não se pode confiar apenas uma estratégia de financiamento coerente.

29. Os países deverão mobilizar os seus próprios recursos públicos e os recursos privados do seu mercado interno, para atrair o investimento privado estrangeiro. Os compromissos do sector privado de infra-estrutura em África ascenderam quase \$14 biliões no total em 2010, ressaltando níveis registados pela última vez em 2008, antes da crise financeira. A fim de atrair o investimento privado é necessário que os países assegurem um mercado competitivo que se baseia sobre uma legislação clara, respeitando o direito comercial e assegurando a transparência dos mercados públicos. E necesario mercados competitivos e sistemas bancarios. A ausência da legislação e de regulamento, a falta de competências e o fraco entendimento das parcerias pública-privada (PPP), a gestão de riscos, são os estrangulamentos que impedem actualmente varios países atrair plenamente o sector privado, em particular no que diz respeito aos projectos regionais. Se estas forem aplicadas, o PPP mantem o seu potencial para um impacto de transformação verdadeira

30. Para além de mobilizar mais fundos do sector privado, os líderes Africanos deverão comprometerem – se com fontes novas e inovadoras de financiamento, cruciais para o

sucesso do PIDA. As concepções inovadoras já estão em funcionamento. Desde alguns anos certas instituições Africanas mostram-se ágil a mobilizar fundos para tirar partido da melhoria do ambiente macroeconómico e instauram importantes instrumentos de financiamento - às vezes inter relacionados - para fins de desenvolvimento.

- Os empréstimos obrigacionistas para o financiamento de infra-estruturas são utilizadas hoje em numerosos países. A África do Sul, financia a construção portagem rodoviária, enquanto que o QUÉNIA mobilizou quase 1 bilião US\$ durante os últimos quatro anos para financiar projectos de estradas, produção de energia, águas e irrigação. A Comunidade de Desenvolvimento da África Austral, o Mercado Comum da África Oriental e Austral e a Comunidade da África Ocidental (a Tripartida), tencionam emitir obrigações de infra-estrutura em 2012;
- As garantias de empréstimos, que contribuem para ajudar os investidores privados, são cruciais para a aplicação das PPP produtivas, tal como mostra o exemplo do Corredor de Desenvolvimento do Maputo, Quando se financia um dos projectos de portagem rodoviária, estrada entre Johaneburgo Maputo, a africa do sul encontrou investidores, dispostos para financiar projecto mas com garantias. Trabalhando com o Banco de Desenvolvimento da Africa do Sul, o governo sul Africano emitiu um debito para subscrever o risco, dando aos investidores o conforto de investir nas primeiras PPP na Africa do Sul.
- A nível regional, as CERs podem desempenhar um papel importante no financiamento inovador. A Comissão Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), aplica uma taxa comunitária de 0,25% há décadas. A maior parte das CERs limitam-se a recorrer aos recursos de financiamento do APD ou as contribuições dos seus membros, nenhum das quais é constantemente reconstituída como imposto de consumo da CEDEAO, cujo fluxo regular de receitas, são depositadas na caixa geral.

31. A escala dos investimentos necessários significa que todas as possibilidades deverão ser alavancadas, incluindo as fontes de Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económicos, os Fundos árabes, o Brasil, a China e a Índia. As oportunidades de inovação e ambiente financeiros, deverão ser identificados e aplicadas.

32. O desenvolvimento das infra-estruturas regionais não poderá progredir sem que se preste uma atenção específica à planificação e a preparação dos projectos. Os volumes de financiamento que necessita a preparação dos projectos transformação do PIDA, forem consideráveis. As despesas anuais de preparação dos projectos do PAP do PIDA, deveriam exceder 500 milhões de dólares, supondo um custo de preparação de 7% em média do montante total do investimento. A partir de 2012 os custos de preparação serão mais fracos, cerca de \$200 milhões de dólares por ano, e aumentarão progressivamente. Um Esforço concertado será necessário a fim de obter um volume suficiente de recursos para a preparação dos projectos disponíveis junto de fontes de financiamento Africanos internos e outras, tais como os bancos multilaterais de desenvolvimento e as estruturas de preparação de projectos como o Fundo de Preparação dos Projectos de Infra-estrutura do NEPAD.

33. É necessário melhorar consideravelmente a eficácia da preparação dos projectos regionais. Na maior parte das iniciativas de infra-estrutura Africanas, o financiamento da preparação dos projectos continua a fazer-se de maneira ad hoc, causando atrasos consideráveis ou o adiamento repetido de grandes projectos. Os países Africanos e os seus parceiros, devem encontrar uma forma de alinharem – se e se for necessário,

consolidar - o financiamento da preparação dos projectos a fim de evitar a duplicação dos produtos e as estruturas que vão continuar a travar o desenvolvimento dos projectos e finalmente a sua realização.

VII. IMPLEMENTAÇÃO

34. A implementação exigirá a acção coordenada dos actores a todos os níveis do processo de desenvolvimento Africano: a Comissão da UA e o NPCA a nível continental, as CER a nível regional e, nacional, os países individuais cujo território os projectos serão construídos e as populações devem beneficiar delas.

35. O processo de implementação baseia-se na Arquitectura Institucional para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (IAIDA) (anexo 3), cujo objectivo global visa reforçar as capacidades institucionais e a criação de um ambiente propício para a mobilização de recursos. Esta Arquitectura é composta por uma estrutura de tomada de decisão componente este que envolve varios actores existentes ou órgãos com inovações em forma de um Conselho de Desenvolvimento das Infra-estruturas, órgão não permanente, que é constituído por membros da mesa dos Comités Técnicos Especializados dos quatro sectores em causa. Com base na IAIDA, os órgãos continentais (Comissão da UA, NPCA) serão responsável pelo acompanhamento e advocacia do processo de implementação a nível continental. A nível dos projectos, os progressos da implementação serão acompanhados pelos CERs em função das disposições específicas de cada sector. As CERs terão a importante responsabilidade de assegurar a harmonização e a aplicação das políticas de acompanhamento entre os países. Terão igualmente de informar os órgãos continentais encarregue de manter os responsáveis políticos e os Chefes de Estado e de Governo informados do progresso geral.

36. Os níveis regionais e nacionais são responsáveis da concepção dos Planos directores dos projectos e da identificação das infra-estruturas regionais e nacionais integrantes. A responsabilidade da actualização do PIDA compete ao NPCA, em estreita cooperação com as CERs e as suas instituições especializadas. Este exercício de planificação periódica, será empreendido pelo menos todos os cinco anos e inclui uma revisão de previsões futuras e do PAP.

37. Na sua qualidade de pilares regionais de África, as CERs são consideradas como as cavilhas de segurança, na planificação e acompanhamento dos projectos do PIDA. Como têm uma visão a longo prazo e têm o coração de defender os interesses da sua região, as CERs e as suas agências carecem de capacidade técnica e humana para cumprir com o seu papel, a Arquitectura Institucional e outros programas, em curso, devem ajudá-lo a encarar estes desafios. Pois as CERs, não estão estruturadas como agências de execução, compete aos países de confiar á promotores experientes, públicos ou privados, o cuidado de executar a implementação no terreno. Compete aos países conduzir e definir os seus próprios projectos. Os países vão criar estruturas específicas para cada projecto. É por isso que os países devem reunir recursos e reforçar as capacidades indispensáveis à preparação, a aplicação, funcionamento e manutenção dos projectos. Este processo não será fácil, mas é necessário, e já tem feito sucessos em África.

38. A realização das infra-estruturas continua complexa, com destaque para projectos regionais com muitos parceiros. Para que a implementação do PIDA tenha êxito, acções coordenadas devem ser tomadas ao longo de toda a cadeia do projecto, começando pelos Chefes de Estado e de Governo, que devem assegurar a liderança política. A esse respeito, é importante notar o papel preponderante da Iniciativa

Presidencial dos Promotores para as Infra-estruturas (PICI) que facilita a implementação dos projectos, contribuindo para a eliminação dos obstáculos à sua execução. Os governos nacionais e as instituições financeiras, como o Banco Africano de Desenvolvimento, devem assegurar a liderança financeira. A liderança política e financeira, são indispensável para evitar os erros cometidos do passado nos esforços de infra-estruturas regionais.

A nível regional, as CER e as agências selecionadas de execução, deverão fazer de modo que os países envolvidos neste processo estejam unidos e que os promotores dos projectos sejam competentes.

39. As necessidades de diferentes projectos, em regiões diferentes, não serão naturalmente as mesmas. Dada estas realidades, o impacto do PIDA dependerá de alguns factores essenciais de sucessos no processo de implementação, Nomeadamente:

- *Adesão aos valores de subsidiariedade e solidariedade da UA.* Num sistema hierárquico, é melhor que as decisões sejam tomadas a nível mais baixo possível, onde a responsabilidade deve também de reinar. Para o PIDA, isso significa que os órgãos continentais não devem empreender acções, melhores executadas pelas CERs. As CERs por seu turno, diferem dos Estados-Membros a responsabilidade das acções para os quais são melhor equipados para os realizar. As acções de todos os níveis devem ser complementares;
- *Forte apropriação local.* O PIDA evitará as armadilhas associadas ao desenvolvimento de infra-estruturas regionais, ou os projectos incompletos ou sem alocação adequada de responsabilidades de prosseguir os trabalhos e de assegurar a manutenção. Todos os projectos do PIDA são alinhados as prioridades regionais e resultados de consultas e estudos extensivos na base:
- *Implementação e êxitos rápidos.* Os doadores dos programas desejam ver progredir rapidamente no terreno a construção e a entrada em funcionamento das instalações. O PAP comporta vários projectos bem avançados e prontos a serem implementados imediatamente: os projectos de centrais hidroeléctricas do Rusumo Falls, Ruzizi III, Kaleta e Sambagoulou, dos projectos de transportes como a ponte da Gâmbia, e as infra-estruturas terrestres e TIC;
- *Partilha de responsabilidades.* O PIDA é o assunto dos Africanos. Em suma todos os Africanos devem apoiá-lo, com tudo que estiverem ao seu alcance. A parte mais pesada desta responsabilidade, cabe evidentemente aos líderes.

VIII. CONCLUSÃO

40. Hoje, a África é o continente menos integrado do mundo, com um fraco nível de trocas comerciais intra-regionais e a parte mais pequena do comércio mundial. A ineficácia das infra-estruturas custam dezenas de biliões de dólares por ano e não habilita o crescimento. Para que a África possa realizar o seu potencial, todos os países e parceiros devem trabalhem em conjunto nesta agenda comum e falarem numa mesma voz, para que possam ser resolvidas as dificuldades de lançamento e de implementação de projectos de infra-estrutura regional.

41. Se a integração regional for acompanhada eficazmente e se todos os parceiros aceitarem fazer a sua parte de responsabilidade no PIDA, a imagem da África em 204 será a seguinte:

- A competitividade de África, será estabelecida em certos nichos económicos bem como uma gama crescente de actividades, tais como agricultura e as indústrias transformadoras;
- A porção do continente nas trocas mundiais, será muito mais elevada, pelo menos o duplo do actual nível de 2%;
- A construção, a exploração e a manutenção dos projectos PIDA criarão 15 milhões novos empregos, e outros milhões de empregos indirectos pelo crescimento que facilita a actividade económica;
- A porção do comércio intra Africano duplicaria em relação aos seus níveis actuais de 11- 12%;
- Os recursos hidricos e as bacias hidrográficas, serão protegidos para as gerações futuras;
- A banda larga das TIC, vai gerir uma demanda de 20;
- O acesso à electricidade atingirá pelo menos 60% de todos os países Africanos, com a conexão à rede de 800 milhões de pessoas adicionais.

42. Os resultados favoráveis são inúmeros: trocas internacionais avançadas, apoiando-se sobre um sistema de comércio regional robusto, um crescimento económico e uma criação de empregos sustentados capaz de responder às necessidades de uma população em crescimento rápido. Mas aquilo exige de fazer ao bom momento os bons investimentos de infra-estrutura e em bom lugar.

43. Finalmente, será necessário, para assegurar o sucesso do programa e por conseguinte o futuro das infra-estruturas de África, que os Chefes de Estado e de Governo, sirvão de promotores destes projectos. Os Chefes de Estado e de Governo, devem manter a dinâmica, e assegurar a liderança nacional crucial, trabalhando juntos a nível nacional, mostrando o compromisso de apoiar as políticas, os projectos e os objectivos integrados. Será necessário criar um ambiente favorável ao sector privado, e assegurar-se de que o compromisso prioritárias sejam difundidas em todos órgãos, agencias e ministérios de execução. O progresso da Iniciativa presidencial dos promotores de infra-estrutura, mostrou como um impulso que deve ser dado ao nível mais alto e pode fazer avançar projectos regionais complexos, eliminando obstáculos ao seu progresso.

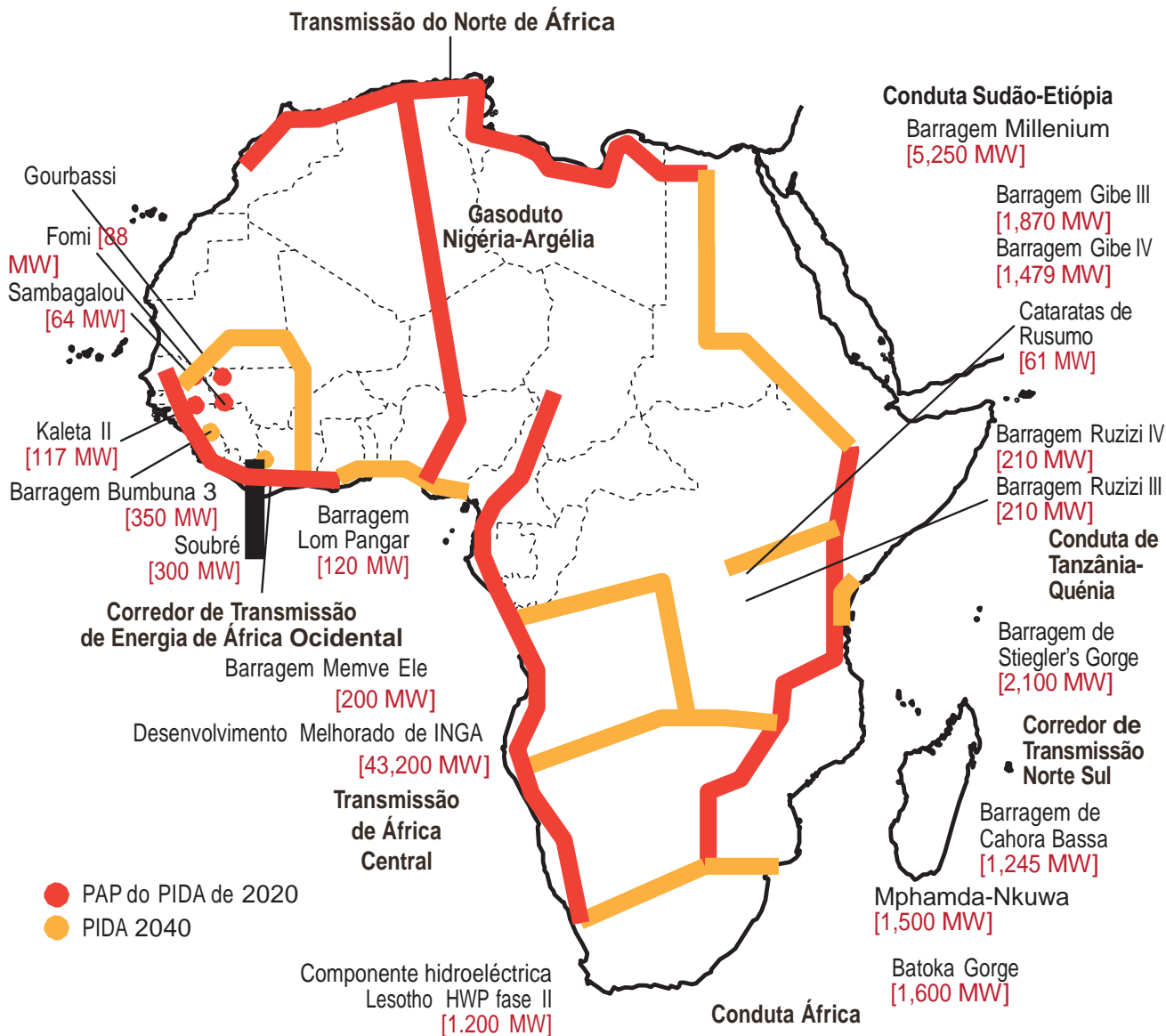
44. A implementação bem sucedida do PIDA significa também procurar resolver questões relacionadas a governação para uma verdadeira integração económica a través da harmonização, facilitação, acompanhamento e avaliação.

45. Para Africa, a questão não se coloca se os países devem perseguir a estratégia da integração regional; pois existem uma política de consenso e uma dinâmica socioeconómica para o alcançar. O desafio e de implementar as politicas e projectos bem como criar condições que resultarão em mercados fortes, melhoramento da integração do comercio e crescimento sustentável para o beneficio da população e as nações africanas. PIDA, como iniciativa e propriedade de Africa, é a via para afrentar o desafio.

Anexo1: Impacto do PIDA no sector energético

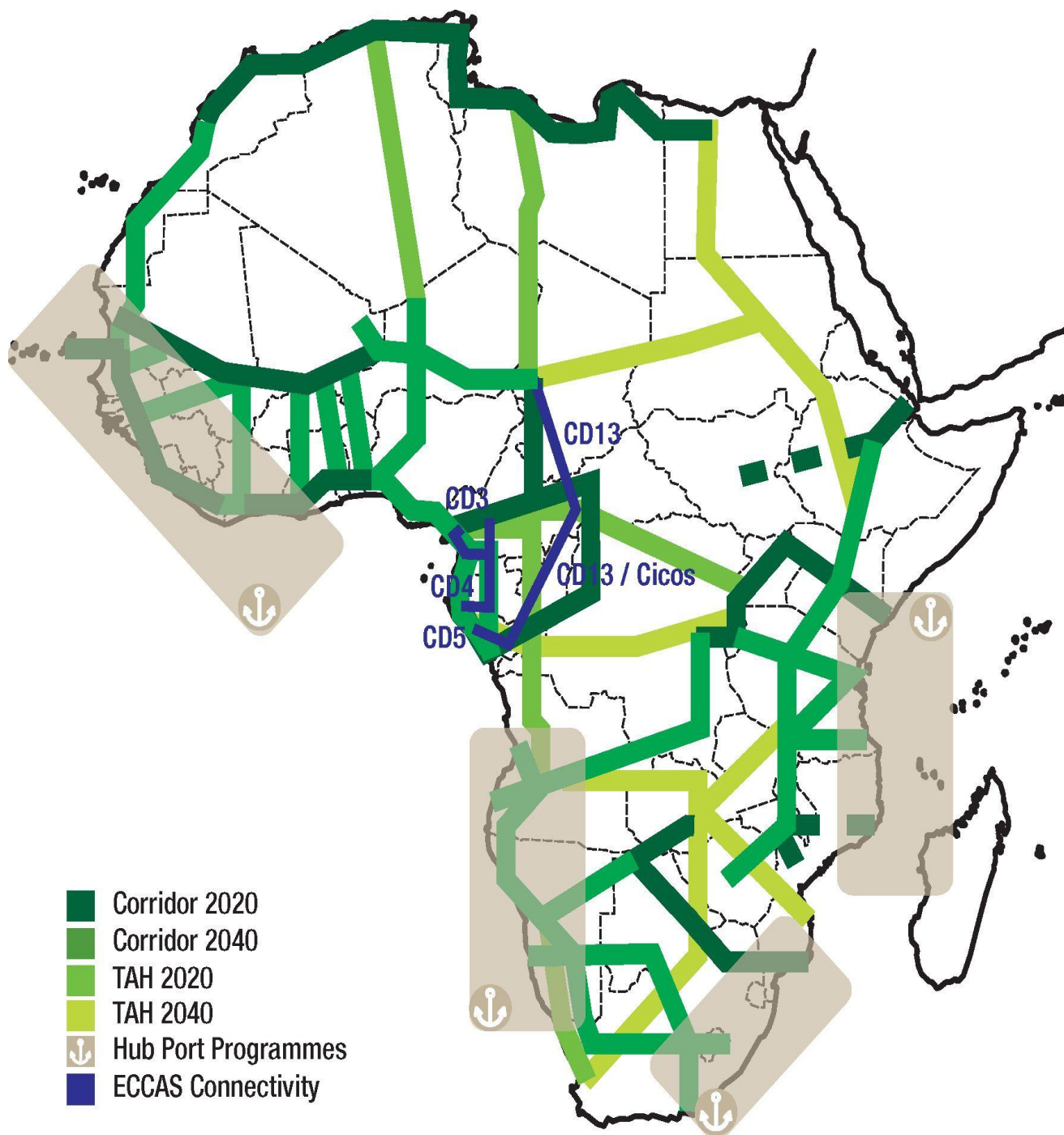
a) Impacto do PIDA na energia

O programa de infra-estruturas energéticas está focado em importantes projectos hidroeléctricos e interliga os grupos energéticos para ir ao encontro do aumento previsto necessário. As condutas regionais de petróleo e de gás também estão incluídas.



b) Impacto do PIDA no sector dos transportes

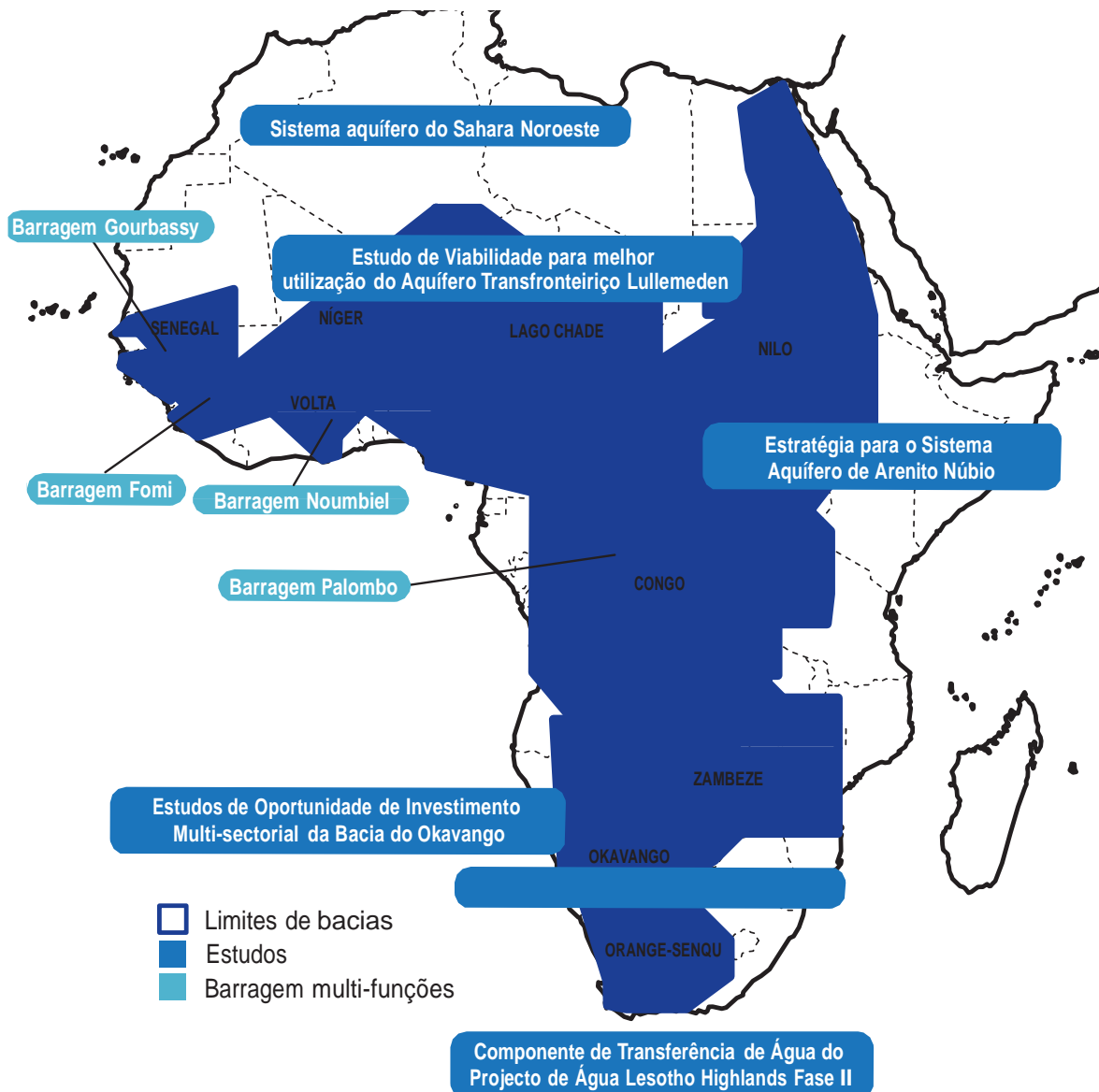
O programa de transportes liga os centros de produção e consumo mais importantes, fornece conectividade entre as maiores cidades, define os melhores portos e rotas ferroviárias centrais e abre os países insulares ao comércio regional e continental melhorado



c) Impacto do PIDA nas águas transfronteiras

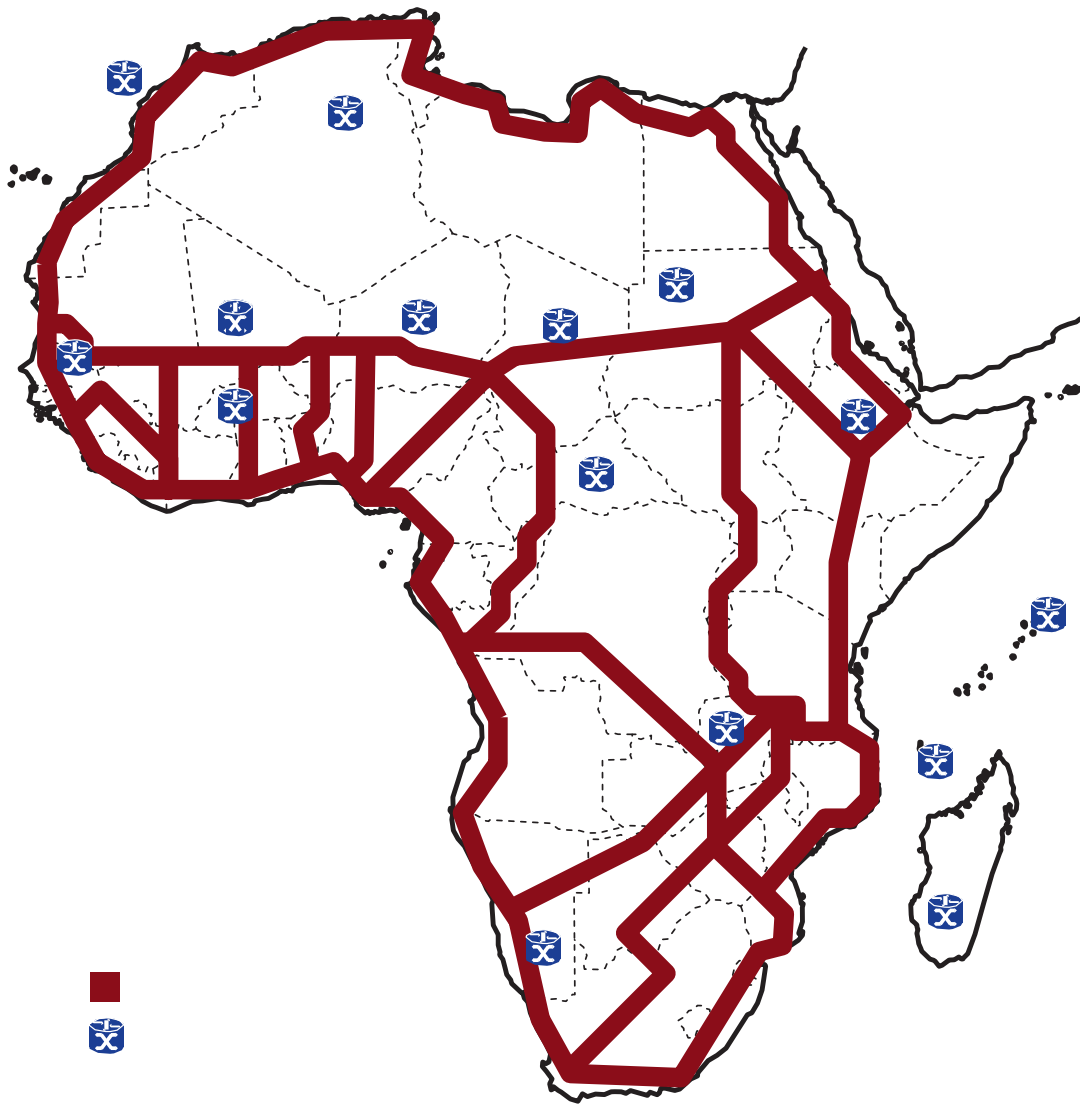
O programa de águas transfronteiras visa o desenvolvimento de barragens multi-

funções e constrói a capacidade de organizações de lagos e de bacias hidrográficas de África para que possam planear e desenvolver a infra-estrutura hidráulica. Ajudará também a resolver o possível déficite alimentar.



d) 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.



ANEXO 2 – Plano de Acção Prioritário do PIDA: resumo das tabelas dos projectos e programas por 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 proposta para obter financiamento
- S4 – implementação e operação.

a) Plano de Acção Prioritário do PIDA para o Sector de Energia

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
1. Barragem Great Millennium Renaissance	Desenvolve uma central de 5.250 MW para fornecer o mercado doméstico e exportar electricidade 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	Austral
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	Austral
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	Austral
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	S4	150	Uganda, Quênia	COMESA/EAC	Oriental

comprimento para um modo mais económico de transporte de produtos petrolíferos						
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

b) Plano de Acção Prioritário do PIDA para o 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 pretender 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	Quénia, 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

c) Plano de Acção Prioritário do PIDA para o Sector dos Transportes

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 fluviário 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	S1	1,400	Camarões/Chade/ República Centro-Africana/ Congo/	ECCAS	Central

d) Plano de Acção Prioritário do PIDA para o Sector dos Recursos de Água Transfronteiriço

Projecto	Descrição	Etapa	Custo (milhões de US\$)	Países	REC	Região
1. Palambo	Barragem de regulação para melhorar a navegabilidade do Rio Obangui 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. Gourbassy	Barragem multi-funções localizada na Guiné: regulação do rio Senegal (quatro países)	S2	NA	Bacia Hidrográfica do Senegal	ECOWAS	Ocidental
6. Noubiel	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 Continental2. TIC Terrestre para Conectividade

3. Programa de Pontos de Intercâmbio de Internet (IXP)
 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

~~O objectivo deste programa é facultar a África~~

o nó de intercâmbio de internet adequado para maximizar o tráfego interno

S3 320 Continental Continental Continental

S3 130 Continental Continental C

2012

Report of the commission on infrastructure development in Africa (PIDA)

African Union

African Union

<http://archives.au.int/handle/123456789/4715>

Downloaded from African Union Common Repository