

**AFRICAN UNION**

الاتحاد الأفريقي



**UNION AFRICAINE**

**UNIÃO AFRICANA**

---

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Tel.: +251115-517700 Fax: +251115-517844

Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**12ª SESSÃO ORDINÁRIA  
DA CONFERÊNCIA DA UNIÃO AFRICANA  
1– 3 DE FEVEREIRO DE 2009  
ADIS ABEBA, ETIÓPIA**

**Assembly/AU/9/(XII)**

**O DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS EM  
ÁFRICA: TRANSPORTES E ENERGIA**

**DOCUMENTO DE SÍNTESE**

# O DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS EM ÁFRICA

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>1</b>
1.1	Contexto	1
1.2	Iniciativas Continentais para o Desenvolvimento de Infra-estrutur	2
<b>2.</b>	<b>SECTOR DOS TRANSPORTES</b>	<b>2</b>
2.1	Desafios e Oportunidades	2
2.2	Estratégias e Programas para o Desenvolvimento dos Transportes em África	3
2.2.1	Estradas e Transporte Rodoviário	4
2.2.2	Caminhos-de-ferro e Transporte Ferroviário	7
2.2.3	Transporte Aéreo	8
2.2.4	Transporte Marítimo	9
2.2.5	Transporte fluvial	11
2.2.6	Transporte Urbano e Rural	12
2.3	Implementação do PACP da NEPAD sobre Transportes	12
<b>3.</b>	<b>SECTOR DA ENERGIA</b>	<b>13</b>
3.1	Desafios e Oportunidades	13
3.2	Estratégias e Abordagens para o Desenvolvimento do Sector Energético Africano	13
3.2.1	Comércio de Petróleo e Gás e Desenvolvimento de Infra-estruturas	14
3.2.2	Desenvolvimento de Infra-estruturas do Sub-sector da Electricidade	16
3.2.3	Biocarburante	19
3.2.4	Acesso aos Serviços de Energia a Baixo Custo	20
3.2.5	Eficácia Energética e Fiabilidade do Fornecimento de Energia	20
3.3	Implementação do PACP-NEPAD	21
<b>4</b>	<b>FINANCIAMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS EM ÁFRICA: TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS</b>	<b>22</b>
4.1	Necessidade de Financiamento de Infra-estruturas em África	22
4.2	Fontes de Financiamento para as Infra-estruturas Africanas	22
4.2.1	Orçamento Público para as Infra-estruturas em África	23
4.2.2	AOD	23
4.2.3	Instituições Financeiras Multinacionais	24
4.2.4	Parceiros não OCDE	25
4.2.5	Sector Privado	25
4.3	Desafios das Crises Económicas e Financeiras Mundiais	26
<b>5.</b>	<b>QUESTÕES CHAVE E MEDIDAS RECOMENDADAS</b>	<b>26</b>
<b>6.</b>	<b>CONCLUSÕES</b>	<b>29</b>

# O DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS EM ÁFRICA: TRANSPORTES E ENERGIA TRANSPORTES E ENERGIA

## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1 Contexto

1. Na sua 11ª Sessão realizada em Julho de 2008, a Cimeira de Chefes de Estado e de Governo da União Africana, tendo analisado o papel da água e do saneamento no desenvolvimento, dedicou a sua sessão seguinte ao desenvolvimento das infra-estruturas de energia e transporte em África. Esta decisão reflecte a preocupação comum de que o actual estado das infra-estruturas físicas e dos serviços de transporte, comunicações, energia e água em África continuam deficientes e constituem um sério entrave ao desenvolvimento de África e à realização dos Objectivos do Milénio para o Desenvolvimento (OMD) acordados internacionalmente. Por outras palavras, as infra-estruturas deficientes concorrem para a redução das opções e da qualidade de serviços disponíveis às populações, especialmente as camadas mais desfavorecidas.

2. As infra-estruturas de transporte e de energia em África são muito deficientes quando comparadas com outras regiões do mundo. A média da população que tem acesso à electricidade é de 25% comparada com taxas que vão de 70 a 90% em importantes zonas geográficas do mundo em desenvolvimento (Ásia, América Central e Caraíbas, Médio Oriente e América Latina). A África, com 13% da população mundial, consome apenas 3% da energia comercial embora a sua quota de produção de energia a nível mundial seja de 7%. De igual forma, no sector dos transportes, a taxa de acesso às estradas ronda os 34% comparados com os 50% noutras zonas geográficas; as estradas são o modo de transporte dominante representando cerca de 90% do transporte de passageiros e de carga em África, comparados com cerca de 50% de frete na Europa; a cobertura ferroviária é escassa com uma fraca conexão; os portos marítimos não são competitivos; as vias fluviais não são utilizadas para viajar; os custos de transporte são dos mais elevados no mundo, com os dos países encravados representando cerca de 70% do valor das exportações<sup>1</sup>.

3. Os impactos desses défices na competitividade em África são evidentes: os países Africanos estão entre os menos competitivos do mundo. Os índices de competitividade global (ICG), calculados pelo Fórum Económico Mundial, são mais baixos em África que noutras regiões do mundo em desenvolvimento. As infra-estruturas aparecem como sendo o factor subjacente que contribui de forma significativa para esta relativamente baixa competitividade. Uma África com melhores inter-conexões, a nível interno e com o resto do mundo, criará maiores mercados e também ajudará a alcançar os OMD. De acordo com algumas estimativas, 1% de aumento nas infra-estruturas pode acrescentar 1% ao crescimento do PIB.

---

<sup>1</sup> “Desenvolvimento de Infra-estruturas e Integração Regional: Problemas, Oportunidades e Desafios”, Nota Conjunta do BAD e UNECA, 2006.

## **1.2 Iniciativas Continentais para o Desenvolvimento de Infra-estruturas**

4. Tanto o Plano de Acção de Lagos (1980) como o Tratado de Abuja (1991) dão ênfase ao desenvolvimento de infra-estruturas. A Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD), iniciada pelos Chefes de Estado Africanos em 2002, incluiu um programa de infra-estruturas formado por um Plano de Acção a Curto Prazo (PACP) e um Plano de Acção a Médio Prazo (PAMP), mais tarde denominado Quadro Estratégico a Médio e Longo Prazos (QEMLP), com o objectivo de promover a integração do desenvolvimento de infra-estruturas regionais. O PACP incluiu projectos cuja preparação já estava numa fase avançada, estavam centrados fortemente na integração regional e cuja implementação podia ser facilmente acompanhada. As várias Comunidades Económicas Regionais (CER's) assumiram a responsabilidade de conduzir a implementação nas suas respectivas regiões enquanto que o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) coordena o apoio técnico e financeiro ao nível continental, através de programas e fundos específicos tais como o Consórcio de Infra-estruturas para África (ICA), e o Sistema de Preparação de Projectos de Infra-estruturas (IPPF), da NEPAD.

5. O PAMLP foi concebido para fornecer um quadro estratégico para o desenvolvimento de infra-estruturas no continente com base em objectivos estratégicos coerentes, para definir critérios de selecção de projectos e definir e instituir um quadro de monitorização para detectar lacunas e registar os progressos. Em 2005, a Comissão da União Africana (CUA) lançou uma iniciativa constituída por um Plano Director e políticas continentais destinada a acelerar a integração física de África através da elaboração de políticas sectoriais e da implementação dos principais projectos e programas continentais.

6. A fim de tirar proveito das sinergias na implementação do programa de infra-estruturas, a CUA, o Secretariado da NEPAD e o BAD estão a liderar uma iniciativa conjunta para o desenvolvimento acelerado de infra-estruturas através da elaboração do Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA). Os objectivos do PIDA vão no sentido de apoiar os órgãos de decisão no seguinte: estabelecer um quadro estratégico para o desenvolvimento de infra-estruturas regionais e continentais com base numa visão de desenvolvimento, objectivos estratégicos e políticas sectoriais; estabelecer um programa de desenvolvimento de infra-estruturas articulado em torno de prioridades e de fases; e preparar uma estratégia e um processo de implementação incluindo, em particular, um plano de acção prioritário a curto prazo, bem como planos de acção a curto e a médio prazos. A este respeito, foi criado um mecanismo de coordenação para definir um quadro consultivo para os vários intervenientes africanos e parceiros de desenvolvimento.

## **2. SECTOR DOS TRANSPORTES**

### **2.1 Desafios e Oportunidades**

7. Os transportes são um elemento indispensável para a realização de um espaço sócio-económico único para a livre circulação de pessoas, bens e serviços. Portanto, é uma componente-chave da estratégia fundamental da União Africana de promoção da integração regional para atingir o objectivo de desenvolvimento sustentável do continente.

8. Um sistema de transporte eficiente e eficaz é caracterizado por: integração física de redes; funcionabilidade inter-modal integrada; harmoniosa interface entre o prestador de serviços e o utilizador; convergência de políticas; planificação conjunta e desenvolvimento de infra-estruturas e sistemas de transporte; normas padronizadas; estratégia de mobilização de recursos sustentável e conformidade com os pertinentes tratados e convenções internacionais.

9. A integração do sistema de transportes pode ser considerada em duas dimensões: espacial e modal. Relativamente à integração espacial, a África actualmente dá prioridade à inter-conexão entre os países que deve ligar os sistemas nacionais que servem as necessidades internas de cada país, para formar uma rede regional completa que abra o acesso a todas as áreas no interior de cada país para o espaço económico regional. A integração inter-modal irá beneficiar das complementaridades e eficiências de cada modo.

10. A situação actual do continente é, na maior parte das vezes, deficiente: por um lado, infra-estruturas insuficientes e de baixa qualidade e, por outro, serviços caros e sem eficácia. Além disso, a África tem 15 países encravados e 6 insulares. Os pesados procedimentos administrativos e as deficientes infra-estruturas nos países de trânsito não contribuem para o desenvolvimento do seu comércio internacional. Estes problemas resultam dos elevados custos dos transportes na região. A ligação, os custos e a qualidade da rede são considerados essenciais para se alcançar a eficiência e o crescimento na área dos transportes que levarão a região a realizar os níveis de integração desejados.

## **2.2 Estratégias e Programas para o Desenvolvimento dos Transportes em África**

11. No passado realizaram-se várias iniciativas para desenvolver os transportes em África. A ideia inicial de ligar Cape Town a Cairo foi lançada no início dos anos setenta no Programa da Rede Rodoviária Transafricana (TAH) que foi posteriormente integrado nas Décadas Africanas de Transportes e Comunicações patrocinadas pelas Nações Unidas (UNTACDA) - (1978-1988 e 1991-2000). Uma iniciativa complementar à UNTACDA foi o Programa sobre Políticas de Transporte na África Sub-sahariana (SSATP), concebido para reforçar a gestão dos sistemas de transporte em África. Além disso, iniciativas específicas a cada sub-sector de transporte também foram realizadas: a Declaração de Yamoussoukro sobre uma nova política de transporte aéreo (1988) e a Decisão de Yamoussoukro sobre a Liberalização do Transporte Aéreo em África (1999); a Carta Africana do Transporte Marítimo (1994), etc.

12. Os transportes constituíram o cerne de todos os programas de desenvolvimento tanto a nível regional como continental, em particular o Plano de Acção de Lagos e a NEPAD. As CER's também centraram os seus programas no desenvolvimento do sector dos transportes. Ao nível internacional, os países Africanos adoptaram igualmente o Programa de Acção de Almaty (Cazaquistão), das Nações Unidas em 2003, sobre a cooperação em matéria de transporte terrestre dando especial atenção aos países encravados em desenvolvimento.

13. Em 2003, a CUA adoptou um Plano Estratégico 2004 – 2007 que serviu de base à elaboração de um programa de desenvolvimento de infra-estruturas

denominado “Linking Africa”, com a visão de dotar o continente de sistemas integrados de infra-estruturas de energia e transporte viáveis, eficientes e acessíveis, capazes de promover o desenvolvimento e garantir a participação do continente na economia global.

14. Consequentemente, os Ministros Africanos responsáveis pelo desenvolvimento dos transportes tomaram medidas para acelerar o desenvolvimento do sector. Realizaram conferências gerais e específicas dos modos de transporte para analisar questões que directamente afectam o desenvolvimento dos vários modos de transporte. A 1ª Reunião dos Ministros dos Transportes e Infra-estruturas da União Africana (Adis Abeba, 2005) analisou o papel importante dos transportes na redução da pobreza e na realização dos OMD. Finalmente, adoptaram metas e indicadores específicos e comprometeram-se a implementar objectivos e estratégias acordadas para esse fim.

15. Posteriormente foram realizadas Conferências Ministeriais sobre: caminhos-de-ferro (Brazzaville, 2006); transporte aéreo (Sun City, 2005; Libreville, 2006 e Adis Abeba, 2007); segurança rodoviária (Accra, 2007); transporte rodoviário (Durban, 2007); transporte marítimo (Abuja, 2007) e, finalmente, a Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes (Argel, 2008). As conferências constituíram oportunidades para os ministros apresentarem estratégias e directivas para a elaboração dos vários planos de acção para o desenvolvimento dos transportes em África. A situação nos sub-sectores e as questões conexas estão resumidas a seguir.

## **2.2.1 Estradas e Transporte Rodoviário**

16. O transporte rodoviário é o modo mais dominante em África, representando entre 80-90% do total da carga e dos movimentos de passageiros entre as áreas de produção económica e os mercados internos e internacionais. Questões relacionadas com este sub-sector foram analisadas globalmente pela 1ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelo Transporte Rodoviário realizada em Durban, África do Sul (2007) sobre o tema “ Para um Transporte Rodoviário Fiável, Seguro e a Preços Acessíveis para o Desenvolvimento Económico e a Integração Física de África”. Os Ministros adoptaram a Declaração e o Plano de Acção de Durban para o desenvolvimento do transporte rodoviário. Medidas específicas foram tomadas para melhorar o acesso, a qualidade e a segurança.

### **Auto-estradas Transafricanas (TAH) e Ligações em Falta**

17. A rede de ATA foi definida no início da década de 70 como uma rede de todas as auto-estradas de boa qualidade para fornecer ligações directas entre todas as capitais de África e as principais áreas de produção económica para promover a integração dos povos e economias Africanas. No total, nove desses eixos foram definidos. Uma Junta Autónoma e um Gabinete de ATA foram criados para fazer a supervisão e a gestão da implementação do programa.

18. A situação actual da rede de ATA, de acordo com um estudo realizado em 2003 pela Comissão Económica para África (ECA) e pelo BAD mostra que mais de 25% da rede ainda não obedecia às normas de construção internacionais dentro e entre alguns países. A conclusão das ATA irá mudar significativamente a face do continente, daí a necessidade de as incluir no PIDA que é a expressão actual da

vontade dos intervenientes africanos de acelerar a inter-conexão de África no quadro da NEPAD. As medidas propostas a serem tomadas são:

#### **Medidas:**

- As CER's receberam mandato para facilitar a implementação das ATA e devem, portanto, ser reforçadas para implementar projectos para a conclusão das ligações que faltam;
- A CUA deve ser reforçada para melhorar a sua capacidade de coordenar, gerir e monitorizar a implementação dos projectos ATA;
- Os Estados-membros devem, nos seus programas prioritários nacionais, dar a máxima atenção aos projectos destinados à conclusão das ligações das ATA em falta.

#### **Desenvolvimento da Rede Rodoviária**

19. Apesar do aumento dos volumes de tráfico, muitas das redes rodoviárias Africanas estão em mau estado de conservação. A construção de novas estradas para melhorar o acesso, e a reabilitação e modernização das estradas existentes são essenciais para que haja um sistema de transporte fiável, seguro e eficiente, tanto para o tráfico de passageiros como de carga. Isso requer abordagens novas e inovadoras de financiamento e gestão que combinem o financiamento do sector público e o investimento e as operações privadas. As medidas propostas a serem tomadas são:

#### **Medidas:**

- Os Governos devem criar condições propícias para o investimento privado no desenvolvimento de infra-estruturas rodoviárias;
- Os Governos devem aumentar as suas dotações orçamentais para o desenvolvimento de redes rodoviárias.

#### **Manutenção de Estradas**

20. A manutenção das infra-estruturas existentes continua a ser um grande desafio. As infra-estruturas rodoviárias em África estão, de uma maneira geral, em péssimas condições e, em muitos casos, isso deve-se à fraca manutenção e à negligência. Muitas vezes, a manutenção das estradas em África é feita com atrasos, o que contribui para uma rápida deterioração. Para corrigir esta situação, muitas vezes é necessária uma reabilitação dispendiosa onerando ainda mais os já insuficientes recursos quer financeiros quer humanos. A Iniciativa para a Gestão da Manutenção de Estradas (RMI) lançada no quadro do SSATP iniciou uma nova abordagem de gestão de estradas a custos razoáveis definindo claramente a propriedade, a responsabilidade, a recuperação dos custos, o financiamento sustentável e a manutenção. Os fundos rodoviários criados no quadro do RMI continuam a desempenhar um papel-chave na melhoria da rede rodoviária em África. Pelo menos 20 países da África Sub-

Sahariana, cerca de metade dos membros da RMI, criaram fundos de estradas dos quais muitos adoptaram medidas independentes de auditoria e transparência, e são geridos por conselhos de administração autónomos. As medidas propostas a serem tomadas são:

#### **Medidas:**

- Criar e implementar sistemas eficazes de manutenção de estradas para minimizar a sua rápida deterioração;
- Os Estados-membros devem afectar recursos necessários para a manutenção através de, entre outras coisas, a criação de fundos de estradas e outros mecanismos eficientes de financiamento.

#### **Segurança Rodoviária**

21. A nível mundial, a África tem uma das maiores taxas relativas em termos de acidentes e mortes de viação. De acordo com o relatório do “Global Burden of Disease”, as lesões causadas pelos acidentes de viação estão entre as cinco principais causas de mortalidade na faixa etária dos 5 - 44 anos. O custo económico dos acidentes de viação e as respectivas vítimas para os países africanos foi calculado em cerca de 2 por cento do PIB por ano (US\$10 mil milhões) com uma elevada componente de divisas para a importação de medicamentos, equipamento hospitalar e peças sobresselentes, entre outros. Em 2005, os Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes e Infra-estruturas, reunidos em Adis Abeba, Etiópia, adoptaram uma Declaração na qual decidiam reduzir os acidentes de viação para metade até 2015. Subsequentemente, os Ministros Africanos dos Transportes e os da Saúde adoptaram a Declaração de Accra durante a Conferência sobre a Segurança Rodoviária em África realizada em Accra em Fevereiro de 2007, com planos de acção específicos. As medidas propostas a serem tomadas são:

#### **Medidas:**

- Integrar os aspectos de segurança rodoviária na concepção e construção de novas estradas e identificar e corrigir os pontos negros nas principais estradas;
- Criar e/ou reforçar os quadros de estruturas para a coordenação e a gestão da segurança rodoviária.

#### **Facilitação do Transporte de Trânsito para os Países Encravados e Insulares**

22. Em África há 15 países encravados e 6 insulares. Para além das longas distâncias que as suas exportações e importações de bens atravessam para alcançar os portos, enfrentam muitos obstáculos nas estradas que contribuem para os custos elevados e a baixa competitividade do comércio global. Esses obstáculos incluem atrasos na travessia das fronteiras, despachos alfandegários e bloqueios rodoviários regulares e ilegais. Devem ser tomadas medidas necessárias para facilitar o transporte em trânsito incluindo a ratificação e a implementação das pertinentes convenções internacionais sobre o transporte em trânsito de acordo com as disposições do Plano de Acção de Almaty. As medidas propostas a serem



tomadas são:

### **Medidas:**

- Ratificação e implementação das pertinentes convenções internacionais sobre o transporte em trânsito de acordo com as disposições do Plano de Acção de Almaty;
- Implementação da gestão conjunta e racional de sistemas comuns de janela única nos postos fronteiriços;
- Criação de fundos comunitários especiais para apoiar a implementação de programas acordados nos países economicamente mais fracos (p.e. os Países Encravados Menos Desenvolvidos - LLDC) que são incapazes de implementar esses projectos com os seus próprios recursos (p.e.UEMOA). Serão adoptados critérios para a utilização desses fundos.

### **2.2.2 Caminhos-de-ferro e Transporte Ferroviário**

23. O transporte ferroviário é o modo mais adequado para o transporte de cargas pesadas para longas distâncias. Assim, o transporte ferroviário tem um grande potencial para ajudar a minimizar a enorme deterioração das infra-estruturas rodoviárias no continente. A rede de linhas férreas em África eleva-se a cerca de 89.000 km para uma área de cerca de 29,6 milhões de km quadrados, o que representa uma densidade de cerca de 2,5 km/1.000 km<sup>2</sup>, comparados com 40 km/1.000 km<sup>2</sup> da Europa. Dezasseis países não têm linhas férreas ou secções de linhas internacionais. As redes nacionais de caminhos-de-ferro são na maior parte independentes umas das outras, excepto as Redes de Caminhos-de-ferro da África Oriental e Austral, que são interligadas. Outras redes africanas de caminhos-de-ferro interligadas são as do Burkina Faso - Cote d'Ivoire, Senegal - Mali, e Etiópia – Djibouti.

24. Além disso, as redes de caminhos-de-ferro em África são caracterizadas por bitolas diferentes (métrica e padrão) bem como por uma série de outros padrões e especificações técnicas divergentes, o que contribuiu para a incapacidade da África desenvolver sistemas de caminhos-de-ferro inter-ligados e inter-operacionais em todo o continente.

25. Embora estão sendo tomadas medidas visando a privatização, o tráfico ferroviário tem vindo a diminuir há décadas devido à fraca gestão, às linhas e ao equipamento velhos e degradados e à concorrência desleal contra o sector rodoviário flexível e privado. A maior parte dos caminhos-de-ferro Africanos fizeram a revisão dos seus estatutos jurídicos no quadro da liberalização e da comercialização, criando assim condições para a participação do sector privado, tendo sido feitas concessões em alguns países, embora com resultados mistos.

26. A 1ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelo Sistema de Transporte Ferroviário foi realizada em 2006 em Brazzaville, República do Congo sob o tema “ Para um Sistema Eficaz de Transporte Ferroviário em Prol do Desenvolvimento e da Integração Africana”. A Conferência adoptou a Declaração e

o Plano de Acção de Brazzaville sobre os Caminhos-de-ferro Africanos, que foi seguida da Conferência dos Profissionais dos Caminhos-de-ferro sobre a Interconexão, a Interoperabilidade e a Complementaridade das Redes Africanas de Caminhos-de-ferro, realizada em Joanesburgo em 2007 e que analisou as estratégias de harmonização de infra-estruturas, equipamento e procedimentos operacionais relativos aos caminhos-de-ferro africanos. As medidas propostas a serem tomadas são:

**Medidas:**

- O Governo deve aumentar o investimento em programas de reabilitação, modernização e extensão de linhas férreas para o transporte de carga;
- Formulação e implementação de programas para a substituição das velhas locomotivas, vagões e sistemas de comunicação.

**2.2.3 Transporte Aéreo**

27. A quota de África no transporte aéreo mundial continua a ser modesta, em cerca de 5,2 % do tráfico de passageiros e aproximadamente 3,6% de carga em 2004. Durante o mesmo ano, o sector gerou 470.000 oportunidades de emprego no continente, gerando uma receita estimada em US\$ 11,3 biliões (1,7% do PIB Africano).

28. O processo de liberalização, juntamente com a globalização, criaram profundas mudanças na indústria aeronáutica em todo o mundo. Em resposta, os países Africanos adoptaram a Decisão de Yamoussoukro em 1999 para a liberalização ordenada do acesso aos mercados de transporte aéreo em África. A Decisão antecipou todos os acordos de transporte aéreo bilaterais e multilaterais, que não estavam em conformidade com ela, para gradualmente eliminar todas as barreiras não físicas ao transporte aéreo intra-Africano e restrições ligadas aos seguintes aspectos: direitos de tráfico particularmente a Quinta Liberdade<sup>2</sup>; capacidade da frota das companhias aéreas africanas; regulamentos tarifários; designação de instrumentos de operação e operação de voos de carga.

29. A implementação total da Decisão de Yamoussoukro ainda continua um desafio para muitos países africanos. A CUA realizou 3 conferências ministeriais sobre transporte aéreo desde 2005, a última em Adis Abeba em 2007 sobre o tema: “Alcançar um espaço aéreo único e seguro para o desenvolvimento e integração de África”, como expressão do verdadeiro desejo dos Africanos de imprimir uma nova dinâmica à indústria de transporte aéreo no continente. A conferência também debateu a futura implementação da Decisão de Yamoussoukro e adoptou o Plano de Acção consolidado sobre o Transporte Aéreo Africano (2007-2010).

30. A 1ª Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes, realizada em Argel, Argélia, em Abril de 2008, actualizou o Plano de Acção adoptado em Adis Abeba. O período de implementação deste Plano de Acção foi alargado até 2012. Além disso,

---

<sup>2</sup> O direito concedido a uma companhia aérea de embarcar e desembarcar passageiros num aeroporto situado num território de um país que não o país de registo.

uma reunião de alto nível de companhias de aviação teve lugar em Tunes, Tunísia, a 29 e 30 de Maio de 2006. A reunião culminou com recomendações e um Plano de Acção visando melhorar a ligação entre as capitais dos Estados Africanos. A implementação de ambos os Planos de Acção levará, entre outros, ao aumento da conexão no continente, à reabilitação e à modernização de infra-estruturas aeroportuárias e de instrumentos de navegação aérea bem como à conformidade com padrões e melhores práticas internacionais sobre protecção e segurança. As medidas propostas a serem tomadas são:

#### **Medidas:**

- Melhoria das infra-estruturas de navegação aérea por parte dos Estados, aos níveis nacional e regional;
- Os Estados devem conformar-se com os padrões internacionais de protecção e segurança para evitar que as companhias aéreas Africanas sejam interditas de operar no exterior e esforçar-se para que os aeroportos Africanos sejam qualificados como seguros ao nível mundial;
- Implementação total da Decisão de Yamoussoukro por todos os países e reforço da AFCAC como Agência de Execução.

#### **2.2.4. Transporte Marítimo**

##### **Transportes marítimos**

31. As estimativas mais recentes, de acordo com os estudos da CNUCED em 2006, indicam que o volume de mercadorias embarcadas e desembarcadas nos portos Africanos flutuam em cerca de 860 milhões de toneladas por ano, sendo um terço a quota de tráfico dos países sub-saharianos, ou seja 300 milhões de toneladas. Portanto, o continente representa cerca de 6,1 por cento da carga mundial, enquanto que a África Sub-Saariana representa quase 2,1 por cento desse total.

32. Há cerca de 80 grandes portos na região situados no litoral continental e muitas outras estruturas portuárias especializadas destinadas à pesca, ao turismo, etc. Em geral, o tempo de atracagem em África é elevado e a operação dos contentores por hora é também relativamente elevada. Os últimos dados disponíveis de estudos recentes realizados pela UA-NEPAD mostram uma média de atracagem nos países Africanos de 11 dias, que é três vezes a média nos portos de outras regiões em desenvolvimento.

33. As 3 Associações Portuárias regionais em África formaram a Associação Pan-Africana de Cooperação Portuária (PAPC) em 2001 para apoiar as actividades de harmonização das associações de gestão dos portos existentes em África. A questão da segurança portuária tem merecido uma atenção especial dos Estados-membros da UA que possuem ou operam portos nacionais. A obrigação de se conformarem com a adopção do Código ISPS (Mecanismo Internacional de Segurança Marítima e Portuária), obrigou as autoridades portuárias Africanas a melhorarem as suas instalações e procedimentos de segurança incluindo a utilização de “scanners” de

contentores para não irem para a lista negra como ameaças à indústria mundial de transporte marítimo.

34. A 1ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelo Transporte Marítimo foi realizada em Abuja, Nigéria, a 22 e 23 de Fevereiro de 2007, com o objectivo principal de delinear uma estratégia para a efectiva revitalização do transporte marítimo em África, como componente chave da política africana de desenvolvimento sócio-económico. Os Ministros adoptaram a Declaração e o Plano de Acção de Abuja sobre o Transporte Marítimo em África. As medidas propostas a serem tomadas são:

**Medidas:**

- Desenvolvimento e manutenção de ajudas à navegação adequadas, eficazes e fiáveis e disseminação da respectiva informação;
- Identificação e implementação de projectos chave de desenvolvimento de infra-estruturas portuárias e aquisição de equipamento portuário adequado;
- Promoção e desenvolvimento de companhias marítimas africanas através de:
- Consórcios de companhias marítimas e “cargueiros”;
- Criação de fundos destinados ao crescimento das companhias marítimas Africanas;
- Criação, a todos os níveis, de redes comuns e/ou conjuntas de comercialização de agências marítimas dentro e fora de África a fim de que as companhias marítimas Africanas possam melhorar a coordenação dos seus horários e operações de tráfico de carga;
- Criação de companhias marítimas de cabotagem nacionais e regionais destinadas a promover o comércio intra-africano e a facilitar a integração sócio-económica do continente;
- Criação de grupos regionais e sub-regionais para o fabrico e reparação de contentores;
- Criação, a nível continental, de estaleiros que sejam capazes de prestar serviço de qualidade, eficiente e sustentável em prol da indústria de transporte marítimo;
- Promoção da participação do sector privado nas operações portuárias.

**Transporte Multimodal**

35. O acontecimento mais importante no transporte multimodal em África nos últimos anos é a criação dos Depósitos de Contentores que servem os países encravados. Os Depósitos de Contentores desenvolveram-se rapidamente em África, particularmente na África Oriental e Austral, como terminais portuários em países do

litoral ou encravados nas imediações de um ou mais portos marítimos. As medidas propostas a serem tomadas são:

**Medidas:**

- Desenvolvimento de um quadro de regulação adequado;
- Melhoria dos procedimentos existentes de facilitação e de trânsito;
- Construção, reabilitação e modernização de infra-estruturas, equipamento e serviços de transporte;
- Criação de grupos de companhias marítimas e plataformas de logística.

**2.2.5 Transporte fluvial**

36. Os rios e os lagos têm potencial para dotar o continente africano de uma forma de transporte barata, com pouco consumo de energia e que tenha em conta o ambiente. Apesar disso, continuam a ser o elo mais fraco do sistema de transporte apesar das excelentes possibilidades de penetração nos países encravados do continente. Os principais transportes fluviais estão limitados a cinco rios, nomeadamente: Nilo, Congo, Níger, Senegal e Zambeze, e três lagos: Vitória, Tanganica e Malawi. Há também outros lagos mais pequenos, tais como os Lagos Chade, Nasser, Kivu, etc. No total, 29 países Africanos, ou seja 54,7%, têm uma forma ou outra de vias fluviais navegáveis.

37. Contrariamente a outras regiões, contudo, a utilização do transporte fluvial em África não é satisfatória. Os principais constrangimentos ao transporte fluvial incluem: fraca protecção e segurança devido à falta de sistemas de comunicações, de busca e de salvamento; deficientes infra-estruturas portuárias nos terminais; dificuldades decorrentes de bloqueios sazonais causados pelas plantas aquáticas que muitas vezes fecham as rotas e os terminais de vias fluviais; e falta de uma moderna frota para prestar serviços de transporte fiáveis.

38. A este respeito, várias organizações e instituições lançaram uma série de iniciativas na última década para melhorar as condições e o ambiente do transporte fluvial. Estas iniciativas representam uma nova consciência das possibilidades que as vias fluviais podem oferecer na abertura ao acesso rural. A sua implementação total irá definitivamente ajudar a identificar os constrangimentos ao desenvolvimento das vias fluviais e também oferecer soluções para o desenvolvimento e a exploração da utilização do potencial dos rios e lagos com vista ao transporte de pessoas e mercadorias. As medidas propostas a serem tomadas são:

**Medidas:**

- Adopção de um plano de acção concertado para o desenvolvimento dos transportes marítimo e fluvial e para o transporte de passageiros e de carga visando a criação de um transporte marítimo mais seguro, competitivo e sustentável;

- Adopção da legislação quadro da OMI para a regulação da segurança nas vias fluviais.

## **2.2.6 Transporte Urbano e Rural**

39. Embora a estratégia da UA tenha incidido essencialmente na conexão entre o continente e as suas várias regiões, não se deve subestimar a necessidade de um transporte rural e urbano eficiente. O transporte urbano é parte integrante da rede inter-países. As medidas propostas a serem tomadas são:

### **Medidas:**

- Desenvolvimento de políticas integradas de ordenamento do território e de planificação de transportes nas áreas urbanas para reduzir a procura de viagens;
- Melhoria do transporte público através da prestação de serviços integrados multi-modais;
- Melhoria de infra-estruturas e de meios de acesso aos meios de transporte motorizados e não motorizados.

## **2.3 Implementação do PACP da NEPAD sobre Transportes**

40. No quadro do PACP, os Projectos Prioritários centraram-se em medidas de facilitação e na implementação da Decisão de Yamoussoukro, mas os progressos na implementação foram lentos devido a atrasos nas reformas legais, conformidade com a Decisão de Yamoussoukro, e até certo ponto, estrangulamentos financeiros. Os projectos de facilitação acusaram atrasos na adopção de reformas legais, reguladoras e operacionais, falta de financiamento, capacidade inadequada das CER's e inércia política quanto ao cumprimento da Decisão. Do mesmo modo, nenhum país cumpre na íntegra a Decisão de Yamoussoukro, que devia ter sido concluída em 2002.

41. As experiências dos Projectos Piloto para os postos fronteiriços comuns em Malaba (Quénia-Uganda) e Chirundu (Zâmbia-Zimbabwe) deverão fornecer lições muito úteis para outros postos fronteiriços conjuntos previstos em África. O aspecto operacional está em curso, mas o financiamento de infra-estruturas e a harmonização das reformas legais devem ser acelerados para se tirar todos os benefícios dos Projectos Piloto.

42. Relativamente ao controlo da carga, o estudo está concluído e as melhores práticas identificadas para se elaborar os manuais necessários a serem utilizados nos países, enquanto que a implementação aguarda o acordo dos Estados-membros e das respectivas reformas legais.

43. A coordenação entre as instituições regionais foi encorajadora: a CEDEAO e a UEMOA conjugaram esforços na área da Facilitação do Programa de Trânsito Rodoviário. Esta é uma "melhor prática" de cooperação entre as instituições regionais para implementar projectos. Igualmente, na aviação acções de

cooperação bem sucedidas estão sendo realizadas pelo COMESA e pela SADC, bem como pela CEAC e CEDEAO, embora os progressos sejam ainda muito lentos devido à não observância da Decisão de Yamoussoukro.

### **3. SECTOR DA ENERGIA**

#### **3.1 Desafios e Oportunidades**

44. A utilização da energia é fundamental para as actividades económicas e o desenvolvimento industrial mas também está intrinsecamente ligado a uma série de questões sociais, nomeadamente a redução da pobreza, o crescimento da população, a urbanização e a concessão de oportunidades às mulheres. A energia é necessária para satisfazer as necessidades básicas das populações e para o crescimento económico. Geralmente, a qualidade de vida melhora com a promoção do comércio e a utilização da energia.

45. Apesar da realização de várias iniciativas e investimentos, o desenvolvimento da energia no continente não acompanha ainda o crescimento da população e as necessidades sócio-económicas. Actualmente, a situação é caracterizada por um nível extremamente baixo de electrificação, baixo consumo de energia per capita, grande dependência dos combustíveis tradicionais especialmente nos países subsaarianos, e o persistente baixo nível das trocas de energia entre os países. Assim, o desafio é inverter a situação prevalecente aproveitando de forma económica os seus recursos energéticos para fornecer energia à população a preços acessíveis bem como aos vários sectores económicos.

46. A África tem um enorme potencial energético (hidroeléctrica, carvão, gás, petróleo, novas energias renováveis e urânio), para satisfazer as suas necessidades. Contudo, há um desequilíbrio de recursos e necessidades ao nível dos países que se torna difícil justificarem economicamente projectos para a mobilização do capital necessário ao seu desenvolvimento a nível nacional. A África do Norte e Ocidental têm o grosso das reservas de gás e petróleo, enquanto que a África Austral tem a maior parte das minas de carvão. O enorme potencial de energia hidroeléctrica, localizada principalmente na África Central, Oriental, Ocidental e Austral, faz parte das grandes fontes de energias renováveis em África. Contudo, a maior parte dos recursos energéticos estão em zonas muito distantes dos actuais centros de procura (principalmente na África do Norte e do Sul), muitas vezes em países com fracas condições económicas e com infra-estruturas inadequadas. Através da cooperação, a África pode desenvolver os seus enormes recursos energéticos e fornecer energia a preços acessíveis para o desenvolvimento sócio-económico do continente.

#### **3.2 Estratégias e Abordagens para o Desenvolvimento do Sector Energético Africano**

47. O desenvolvimento integrado dos recursos de produção de electricidade e a sua partilha através das centrais eléctricas regionais deverá promover o desenvolvimento dos recursos energéticos do continente. Inicialmente, será dada atenção especial à conclusão de inter-conexões de redes de electricidade ao nível regional a curto e médio prazo, seguida da conclusão da inter-conexão inter-regional através da Grande Barragem de Inga (a ser feita na República Democrática do

Congo) servindo de integrador das inter-conexões regionais a longo prazo. Depois, a conclusão da inter-conexão inter-regional reforçará as inter-conexões com a Europa e o Médio Oriente.

48. O Gasoduto da África Ocidental (WAGP) está agora apto a fornecer gás ao Benin, ao Togo e ao Gana. Prevê-se que o Gasoduto seja alargado para cobrir outros países na região. O estudo de viabilidade do Gasoduto Trans-Sahariano (TSGP) (Nigéria-Argélia) está concluído. O projecto irá inter-conectar as redes de gás Norte-Sul permitindo assim à Nigéria exportar o seu gás natural para o mercado Europeu através da Argélia. Prevê-se que o gasoduto seja aproveitado para fornecer gás aos países localizados ao longo da sua rota, e a longo prazo, a outros países africanos.

49. Em média, a conta da energia produzida pelo petróleo absorve mais de metade dos rendimentos das exportações dos países não-produtores de petróleo de África. Esta operação faz sair os parcos rendimentos de que os países têm necessidade e que subsequentemente provocam a deslocação económica. Na maior parte das vezes, os países não-produtores de petróleo importam o seu petróleo de mercados que ficam fora do continente. Tendo em conta o pequeno volume envolvido, o custo da aquisição de petróleo ao nível individual de cada país é elevado, o que exige a cooperação entre os países africanos em matéria de compras integradas e utilização de refinarias para reduzir o custo das importações de petróleo.

50. Paralelamente, terão de ser formuladas e adoptadas políticas e estratégias adequadas no quadro do Projecto de Facilitação; e terão de ser reforçadas as capacidades institucionais e humanas no quadro do Projecto de Reforço de Capacidades a fim de apoiar o desenvolvimento e o funcionamento dos programas de investimento.

### **3.2.1 Comércio de Petróleo e Gás e Desenvolvimento de Infra-estruturas**

51. A África é um importante e crescente exportador líquido de petróleo, gás natural e carvão. As exportações de petróleo de África vêm principalmente de alguns países (Nigéria, Argélia, Líbia, Angola, Egipto, Sudão, Guiné Equatorial, Gabão, Congo Brazzaville, Chade e Camarões). As exportações de gás natural vêm principalmente da Argélia, Egipto, Nigéria e Líbia. O comércio inter-africano de petróleo e gás é limitado mas pode ser melhorado através da cooperação regional.

52. Os problemas associados aos fornecimentos internos de produtos derivados de petróleo em África estão basicamente ligados à refinação e o desempenho das refinarias de petróleo contribui em grande parte para o problema. Em geral, a maior parte dos países Africanos são mal geridos, pequenos e sofrem de desvantagens de escala. A gama de produtos refinados é reduzida tendo em conta a estrutura da procura de produtos e a utilização da capacidade é a mais baixa comparada com os padrões globais. A este respeito, o desafio maior é como realizar uma grande reestruturação e o investimento necessário para a refinação e a distribuição dos produtos para tornar a indústria mais competitiva a nível global. Um sector de refinação modernizado e que acrescente valor ao grande volume de crude produzido no continente será a única forma de maximizar o retorno da exploração de recursos petrolíferos, o que exige cooperação regional para a utilização integrada das refinarias.



53. A queima de gás causa problemas ambientais locais, regionais e globais e representa um desperdício de um recurso não renovável. Isso acontece por falta de mercados locais e de visão para fazer a ligação entre os mercados regionais e internacionais. Cerca de 89 por cento da queima de gás no mundo acontece nos países em desenvolvimento, dos quais 25 por cento é queimado na África Subsaariana<sup>3</sup>. O gás queimado na Região Norte é relativamente insignificante por causa da proximidade da fonte ao mercado (regional, Europeu e do Médio Oriente) e redes de distribuição de gás bem desenvolvidas. O gás queimado é um recurso natural relativamente barato que pode ser recolhido e utilizado para produzir electricidade, reduzindo assim o custo da electricidade e aumentando desta forma a competitividade de África e apoiando as oportunidades económicas do continente. Considerando que as queimas de gás têm impacto negativo no ambiente, ligar a redução de queimas de gás com os tratados sobre as alterações climáticas facilitará a mobilização de financiamento para o desenvolvimento das necessárias infra-estruturas de captação e utilização do gás queimado.

54. Sete países fazem parte da parceria mundial para a redução de gás queimado (Global Gas Flaring Reduction Partnership: GGFR) dirigida pelo Banco Mundial e procura a melhoria de eficácia energética promovendo uma melhor utilização do gás gasto: Argélia, Angola, Camarões, Chad, Gabão, Guiné Equatorial e Nigéria. A Nigéria comprometeu-se a pôr fim a queimar o gás antes de dia 31 de Dezembro de 2008. Esta medida, junto com o desenvolvimento de infra-estruturas ligadas ao transporte de gás para os centros de consumo, deveria promover a utilização sustentável do gás. Além disto, tendo em conta o impacto ambiental negativo da queimada de gás, ligar a redução de gás queimado aos Tratados internacionais sobre a mudança climática deveria facilitar a mobilização de financiamento para a uso do gás queimado.

55. Reconhecendo as deficiências nas actividades de refinação do sector do petróleo, a Declaração adoptou um Plano de Acção redigido na Primeira Conferência dos Ministros da UA responsáveis pelos Hidrocarbonetos (petróleo e gás) realizada no Cairo, Egipto (11-14 de Dezembro de 2006) e destinada a criar estruturas regionais de armazenamento e distribuição para reduzir os constrangimentos na aquisição e distribuição dos produtos derivados de petróleo. Em conformidade com a declaração relacionada com a operacionalização do Fundo Africano do Petróleo (FAP), o estudo para a criação do mesmo está concluído. A operacionalização do FAP, que deverá reduzir os efeitos do aumento dos preços do petróleo nos países africanos, será uma medida significativa para a cooperação regional no sector do petróleo e do gás. Para o desenvolvimento e a utilização eficaz dos recursos do petróleo e do gás e para a promoção da cooperação no sector, são propostas as seguintes medidas:

---

<sup>3</sup> Banco Mundial: Queima de Gás em África: Desafios e Oportunidades, Trabalho da NEPAD em curso Seminário de Análise, Benoni, Janeiro de 2002.

## **Medidas:**

- Estabelecer um quadro estratégico de cooperação em matéria de compra regional de petróleo, utilização de refinarias e estruturas de armazenamento e distribuição;
- Estabelecer um quadro de desenvolvimento de infra-estruturas para captar e distribuir o gás queimado aos países africanos e para a exportação;
- Acelerar o desenvolvimento do Gasoduto Trans-saariano (TSGP) (Gasoduto Nigéria-Argélia) que irá fazer a exportação do gás nigeriano para a Europa e eventualmente servir de rede de apoio de gás à extensão do fornecimento de gás aos países africanos vizinhos;
- Acelerar a operacionalização do Gasoduto Oeste Africano;
- Acelerar a operacionalização do Fundo Africano do Petróleo.

### **3.2.2 Desenvolvimento de Infra-estruturas do Sub-sector da Electricidade**

56. A África tem abundantes recursos para a produção de electricidade, nomeadamente energia hidroelétrica, carvão, petróleo, gás, urânio bem como fontes de energias novas e renováveis. O continente não foi capaz de substancialmente explorar os recursos tendo em conta os elevados custos envolvidos e a falta de investimento.

#### **Desenvolvimento da Energia Hidroelétrica**

57. A África tem um elevado potencial de energia hidroelétrica por explorar (937 Terawatt-hora/ano) localizado essencialmente nas bacias hidrográficas do Congo (Região Central), Nilo (Região Oriental), Zambeze (Região Austral) e Níger (Região Ocidental). Apenas 7% deste potencial foi desenvolvido até agora. Retirar água das barragens e/ou não aproveitar os recursos hídricos por falta de uma procura adequada é a mesma coisa que queimar gás: o desperdício de fontes de energia abundantes e a baixo custo.

58. Associado ao desenvolvimento de centrais hidroelétricas, serão necessárias redes de inter-conexão para transportar a energia produzida aos centros de consumo. Prevê-se que as inter-conexões regionais serão concluídas a médio prazo e a conclusão das inter-conexões inter-regionais a longo prazo com o desenvolvimento da Grande Barragem de Inga na República Democrática do Congo (RDC), servindo de principal elemento integrador das regiões. Um programa de desenvolvimento integrado de recursos hidráulicos e de inter-conexões irá minimizar os custos de transacção e, assim, atrair o investimento e promover a segurança energética. Reconhecendo esta questão, a 1ª Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pela Energia Elétrica (realizada em Adis Abeba, Etiópia, de 20 a 24 de Março de 2006) adoptou uma Declaração na qual os Ministros se comprometeram a apoiar o desenvolvimento integrado do potencial de energia hidroelétrica do continente. Para isso, os Ministros decidiram criar uma Comissão de Coordenação para o desenvolvimento dos principais projectos integrados de energia hidroelétrica.

Para o desenvolvimento integrado dos recursos hidroeléctricos e centrais eléctricas são propostas as seguintes medidas:

**Medidas:**

- Os países comprometem-se a cooperar no desenvolvimento de projectos de inter-conexão e de centrais hidroeléctricas identificados no programa de investimento do PECP-NEPAD;
- A CUA-NEPAD facilita a mobilização de financiamento para projectos de inter-conexão e de centrais hidroeléctricas identificados no programa de investimento do PECP-NEPAD;
- Acelerar a criação da “Comissão de Coordenação para o Desenvolvimento dos Importantes Projectos Hidroeléctricos Integradores”. Os estudos estão a ser finalizados pela CUA tendo em conta as recomendações feitas durante o seminário de validação (realizado em Adis Abeba, Etiópia, de 26 a 28 de Novembro de 2008);
- Acelerar a inter-conexão das centrais eléctricas regionais numa rede continental;
- Acelerar o desenvolvimento integrado das principais centrais hidroeléctricas situadas em quatro locais do continente: bacias hidrográficas do Congo, Níger, Zambeze e Nilo.

**Central Eléctrica a Carvão**

59. A contribuição do carvão para o equilíbrio energético é, e continua a ser, importante para a África Austral. Além disso, a produção de energia a partir do carvão continuará a ajudar a contrabalançar nesta região a incerteza da produção de energia hidroeléctrica. Contudo, é necessário introduzir a tecnologia de carvão não poluente no ciclo da utilização do carvão para reduzir os impactos ambientais. A produção de energia através do carvão irá alargar a gama de energias, melhorando assim a segurança energética do continente, quando o SAPP for alargado às outras regiões.

**Central Eléctrica Nuclear**

60. Actualmente, no continente, apenas a República da África do Sul utiliza energia nuclear para a produção de electricidade. Além disso, países como o Egipto, a Argélia e a Nigéria iniciaram um programa para utilizar a energia nuclear na produção de electricidade. Os factores de pressão como a crescente procura de fornecimentos de electricidade, o aquecimento global e o aumento da segurança das tecnologias nucleares, parecem empurrar o equilíbrio risco-benefício a favor do nuclear, e assim vários outros países estão inclinados à utilização desta tecnologia na produção de electricidade no futuro.

61. Contudo, antes de optar pelo nuclear e tendo em conta a complexidade e o baixo nível de disseminação da tecnologia nuclear no continente, o custo das tecnologias e riscos nucleares e tendo ainda em conta as outras opções disponíveis para o continente satisfazer as suas necessidades energéticas, os países africanos devem avaliar cuidadosamente os seus recursos energéticos tradicionais e analisar alternativas quanto à viabilidade de recursos energéticos disponíveis compatíveis com a produção de energia em grande quantidade contra a opção nuclear. Entretanto, os países africanos devem reforçar as suas capacidades institucionais na área do nuclear a fim de se dotarem de tecnologias para desenvolver a produção de energia nuclear quando ela for viável. As medidas propostas a serem tomadas são:

#### **Medidas:**

- Reforçar a capacidade institucional e a investigação e desenvolvimento na área do nuclear.

#### **Novas Fontes de Energias Renováveis**

62. A África tem novas e abundantes fontes de energias renováveis, em especial solar, eólica e geotérmica. Estas fontes de energia têm vantagens ambientais. Contudo, o continente não foi capaz de explorar substancialmente os recursos por causa do custo elevado das tecnologias associadas. Para tratar dessa questão é necessário que haja cooperação regional na produção e comercialização de equipamentos. A produção e comercialização de tecnologias de Novas Fontes de Energias Renováveis (NFER) no contexto regional irão criar economias de escala fazendo com que o custo do fornecimento de NFER seja acessível e promova o seu desenvolvimento.

63. O potencial geotérmico de África está estimado em 14.000 MW. Actualmente, a exploração de energia geotérmica faz-se principalmente no Quênia com 127 MW de capacidade instalada e produzindo cerca de 17% do fornecimento de energia nacional das centrais eléctricas geotérmicas, e na Etiópia com uma instalação de 7 MW. Os quatro países de África com produção significativa de energia a partir de parques eólicos são o Egipto (305 MW), Marrocos (240 MW), Tunísia (120 MW) e África do Sul (120 MW). A utilização comum de energia solar é para o aquecimento da água e para a secagem. A produção de energia eléctrica a partir de fontes solares utilizando os raios foto voltaicos é limitada a aplicações em pequena escala por causa do custo elevado das tecnologias. Contudo, o Egipto e Marrocos estão a desenvolver, cada um, duas centrais de energia térmica-solar (150 MW) com 30 MW de produção proveniente de energia solar.

64. Uma Conferência Internacional sobre Energias Renováveis em África organizada conjuntamente pelo Governo do Senegal, a CUA, a Organização das Nações Unidas para o Desenvolvimento Industrial (ONUUDI) e a Alemanha teve lugar em Dakar de 16 a 18 de Abril de 2008. A conferência, sob o tema “Fazer com que os Mercados de Energias Renováveis Trabalhem em Prol de África”, deliberou sobre políticas, indústrias e financiamento para promover o desenvolvimento de energias renováveis em África. A conferência adoptou uma Declaração em que previa mobilizar US\$ 10 biliões para o desenvolvimento de energias renováveis de 2009 a 2014; e foi formulado um Plano de Acção e um Mecanismo de Monitorização para criar as condições de investimento e mobilização de recursos para o programa. Para

conduzir a implementação do Plano de Acção, a conferência recomendou à CUA, em parceria com a ONUDI e outros importantes parceiros, para se basear no mecanismo existente e criar um grupo de sensibilização política ao mais alto nível. Para a promoção do desenvolvimento de novas fontes de energias renováveis são propostas as seguintes medidas:

#### **Medidas:**

- Promover a criação de infra-estruturas de produção de equipamento de NFER no contexto regional para tornar o seu preço de distribuição acessível;
- Criar um grupo de sensibilização política a nível ministerial para conduzir a implementação do Plano de Acção delineado na Declaração da Conferência de Dakar;
- Implementar a Declaração e o Plano de Acção da Conferência de Dakar.

### **3.2.3 Biocarburante**

65 Considerando que o petróleo importado consome muitas receitas em divisas dos países não produtores de petróleo, a África reiterou o seu interesse em encontrar combustíveis alternativos sustentáveis como os biocarburantes para aumentar a segurança energética e evitar os respectivos problemas ambientais. A África tem vastas áreas e variedades de matéria-prima para biocarburante, clima favorável para o crescimento de culturas energéticas e mão-de-obra barata para tirar proveito desta indústria emergente. O aproveitamento desta mão-de-obra intensiva na produção de biocarburante cria emprego e reduz o custo do petróleo importado, aliviando assim os países africanos do espectro da pobreza. A produção total de biocarburante em África é relativamente pequena, com a África do Sul, o Zimbábwe, o Egipto, o Malawi e a República Democrática do Congo a exportarem metanol para a União Europeia<sup>4</sup>. Alguns países Africanos começaram a misturar produtos de petróleo com etanol para reduzir o seu consumo de petróleo.

66. Um seminário sobre “ O Desenvolvimento de Biocarburantes Sustentáveis em África: Oportunidades e Desafios” foi realizado em Adis Abeba, Etiópia, de 30 de Julho a 1 de Agosto de 2007 para discutir o potencial e os desafios do biocarburante. O seminário foi organizado pela CUA, em cooperação com o Governo do Brasil e a ONUDI, e teve lugar na Sede da Comissão da União Africana. O seminário chegou a acordo sobre as seguintes recomendações: (a) desenvolvimento de políticas e quadros de regulação adequados para o desenvolvimento do biocarburante, e (b) compromisso para incluir os biocarburantes nos quadros alargados relacionados com a energia.

---

<sup>4</sup> Documento de referência sobre o Desenvolvimento da Indústria de Biocarburantes em África: Seminário de alto nível UA/Brasil/ONUDI sobre o Biocarburante em África, Adis Abeba, Etiópia, 30 de Julho a 1 de Agosto de 2007.

### 3.2.4 Acesso aos Serviços de Energia a Baixo Custo

67. A dependência dos combustíveis tradicionais continuará a ser uma realidade por muito tempo. Não é tanto a sua utilização que é errada, mas a forma insustentável em que estão a ser geridos e utilizados. Tendo em conta a dimensão da utilização da lenha em África, um elemento fundamental numa combinação de energia mais adequada em África é a utilização mais sustentável da biomassa. Os aprovisionamentos comerciais de energia não só contribuem para o problema de sustentabilidade da biomassa, mas também reduzem o fardo do corte de lenha e proporcionam benefícios para a saúde reduzindo a poluição do ar no interior das casas. Também permite às mulheres dedicar o tempo que teriam gasto a recolher recursos ineficazes de energia, em áreas mais produtivas como a educação.

68. Em África, o acesso à electricidade é em média 25% comparado com as taxas de 70% a 90% para as outras regiões do mundo em desenvolvimento, cuja situação é geralmente fraca. A média per capita do consumo de energia tem sido proporcionalmente muito mais baixa que a média anual. Daí que os objectivos importantes dos esforços de integração regional de África devam ser no sentido de aumentar o nível de electrificação e o consumo de energia per capita em África.

69. Em muitos países a electrificação rural é através de redes eléctricas e apenas a intervenção de serviços públicos de electricidade não é o melhor nem o mais rápido meio de fornecer electricidade ao maior número de famílias. É evidente que as tecnologias de NFER devem desempenhar um papel cada vez mais importante no século xxi no sentido de explorar todo o potencial de África em NFER, uma vez que o fornecimento de energia viável, a preços acessíveis e não poluente é um elemento chave para o desenvolvimento sustentável. Através da cooperação regional (produção de energia barata, electrificação transfronteiriça, fabrico de equipamento, etc) o custo do fornecimento seria reduzido, levando à distribuição de energia moderna e a preços acessíveis às populações rurais. Reconhecendo isso, a 1ª Conferência dos Ministros Africanos Responsáveis pela Energia Eléctrica (realizada em Adis Abeba, Etiópia, de 20 a 24 de Março de 2006) adoptou uma Declaração em que os Ministros decidiram criar um Fundo Africano de Electricidade destinado especificamente a financiar a electrificação rural. As seguintes medidas são propostas para promover o fornecimento de energia comercial a preços acessíveis e para a utilização sustentável da biomassa:

#### **Medidas:**

- Acelerar a criação do Fundo Africano de Electrificação Rural;
- Apoiar a electrificação transfronteiriça, para além das redes eléctricas de inter-conexão;
- Apoiar a troca de boas práticas na gestão dos recursos de biomassa e nas tecnologias eficazes de utilização final.

### 3.2.5 Eficácia Energética e Fiabilidade do Fornecimento de Energia

70. No passado, a intensidade energética de África, que é medida em termos de consumo de energia comercial por dólar do PIB, aumentou enquanto que houve uma

redução da média da intensidade energética mundial. O fornecimento de energia e a eficácia da utilização final são ainda apenas 2 terços a metade daquilo que podia ser considerado a melhor prática no mundo desenvolvido. Portanto, a direcção dos sistemas de energia e as políticas energéticas devem ser transformados para se dar mais atenção à eficácia da utilização final, às energias renováveis e às tecnologias de baixa emissão. A cooperação com os países desenvolvidos e as instituições internacionais relativamente à eficácia energética ajudarão os países africanos a desenvolver competências e técnicas para implementar o desenvolvimento sustentável com base numa energia a baixo custo. A cooperação regional e não regional, através da troca de boas práticas e o desenvolvimento de experiências, irá melhorar a utilização ineficaz dos recursos energéticos do Continente. As seguintes medidas são propostas para a promoção da eficácia energética e a viabilidade do abastecimento:

#### **Medidas:**

- Diversificação da combinação energética incluindo a eficiência energética e a promoção e o desenvolvimento de biocarburantes;
- A AFREC deve recolher e divulgar as boas práticas sobre a eficiência energética e a viabilidade do abastecimento.

### **3.3 Implementação do PACP-NEPAD**

71. **Estudos:** Os estudos do PACP-NEPAD incluem: a Grande Barragem de Inga – integrador (Hidroelétrica), DRCANSA (WestCor) inter-conector, Gasoduto Nigéria-Argélia, estudos regionais para a conclusão das inter-conexões em falta. Com excepção de dois países (Somália e Eritreia), os estudos de inter-conexão para a Região Oriental estão concluídos. Na Região Ocidental, os estudos de inter-conexão ou estão completos ou na fase de implementação. Na Região Austral, a preparação do único estudo previsto de inter-conexão (WestCor) está concluído excepto o estudo da central eléctrica (Inga III) que deverá alimentar o inter-conector. Na Região Central, foi elaborado um plano director para a inter-conexão dos países regionais. Contudo, o estudo de viabilidade de cada inter-conexão específica terá de ser preparado para a mobilização de financiamento para os projectos. O estudo de viabilidade do gasoduto Nigéria-Argélia foi concluído, enquanto que o estudo de viabilidade do projecto integrador Grande Inga está em curso.

72. **Projectos Físicos:** O PACP-NEPAD incluiu um projecto de energia hidroelétrica, 8 projectos de inter-conexão de energia, 3 projectos de inter-conexão de gás/petróleo. Entre esses projectos físicos propostos pelo PACP-NEPAD, a construção do gasoduto Oeste Africano, as inter-conexões Nigéria-Benin e Argélia-Marrocos-Espanha (Reforço) estão concluídas. A implementação das inter-conexões Etiópia-Sudão e Gana-Togo-Benin (Reforço) está em curso. Contudo, a implementação dos projectos de inter-conexão Gana-Burkina Faso, Côte d'Ivoire-Mali e Argélia-Espanha, ainda não foi realizada. A implementação da Central Hidroelétrica de Mpanga Uncua em Moçambique e a inter-conexão Moçambique-Malawi não foram realizadas, principalmente devido aos atrasos na conclusão dos acordos de cooperação. Os estudos de viabilidade do Gasoduto Quénia-Uganda e o da Tunísia-Líbia, foram concluídos e estão em curso discussões com potenciais financiadores para garantir o financiamento dos projectos.

73. **Reforço de Capacidades e Projectos de Facilitação:** O projecto de reforço de capacidades devia operacionalizar e reforçar a AFREC e reforçar as capacidades das organizações sub-regionais para prestarem apoio técnico às organizações sub-regionais visando o reforço da sua capacidade de formulação e implementação de políticas regionais, bem como a formulação de estratégias e a preparação e implementação de programas regionais. O projecto de facilitação tinha como objectivo promover a cooperação entre os países africanos, os parceiros de desenvolvimento e o sector privado para o desenvolvimento de infra-estruturas energéticas. Os projectos de reforço de capacidade propostos no quadro do PACP-NEPAD eram para ser implementados pelas CERs e pela AFREC. As CERs implementaram a maior parte dos seus respectivos projectos de reforço de capacidades. Contudo, como a ratificação da Convenção da AFREC levou muito tempo, esta não tinha nem estatuto legal nem recursos humanos para iniciar a cooperação com os parceiros e instituições financeiras visando a mobilização de fundos para implementar as suas actividades. Assim, os projectos de reforço de capacidades e de facilitação, que deviam ser implementados pela AFREC, não foram totalmente realizados.

#### **4. FINANCIAMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS EM ÁFRICA: TENDÊNCIAS E PERSPECTIVAS**

##### **4.1. Necessidade de Financiamento de Infra-estruturas em África**

74. Um estudo sobre o Diagnóstico das Infra-estruturas Africanas, apoiado pelo Banco Mundial em 2008, virtualmente duplica as necessidades de investimento em África para \$US 40 biliões por ano, com os custos de manutenção e funcionamento a exigir mais \$US 40 biliões por ano. Os sectores de energia e transporte representam respectivamente \$US 23 biliões e \$US 11 biliões em investimento de capital e \$US 19 biliões e \$US11 biliões em despesas de funcionamento e manutenção.

75. Na verdade são montantes modestos comparados com investimentos semelhantes nas principais economias emergentes em todo o mundo. Por exemplo, em 2007 o Brasil lançou um plano de 4 anos no valor de \$US 300 biliões para modernizar as estradas, as centrais eléctricas e os portos. Da mesma forma, a Índia tenciona gastar \$US 500 biliões nos próximos 5 anos.

##### **4.2. Fontes de Financiamento para as Infra-estruturas Africanas**

76. Há cinco fontes principais de financiamento de infra-estruturas em África: orçamento público, Assistência Oficial ao Desenvolvimento dos parceiros da OCDE numa base bilateral; empréstimos (preferenciais e não preferenciais) e subvenções das instituições financeiras regionais e internacionais (Banco Mundial, BAD, etc); empréstimos oficiais dos financiadores não OCDE (incluindo os Bancos EXIM da China e da Índia e as contribuições do sector privado).

77. A importância das várias fontes de financiamento varia de acordo com o sector de infra-estruturas em questão. O financiamento privado é a fonte predominante de financiamento para as telecomunicações. Os orçamentos públicos, complementados pela AOD, são as principais fontes de financiamento para o sector



dos transportes e da água. O sector energético é financiado normalmente com os orçamentos públicos e com o financiamento não OCDE com uma parte relativamente pequena da AOD ou do financiamento privado.

78. Foram registados progressos na redução do fosso financeiro. Recentemente, como em 2002, o financiamento externo das infra-estruturas africanas elevou a cerca de \$US 4 biliões por ano. Contudo, em 2007, os países africanos receberam no mínimo \$US 40 biliões de apoio externo financeiro para as infra-estruturas. Isso em comparação com os \$US 40 biliões previstos no estudo da AICD.

#### **4.2.1 Orçamento Público para as Infra-estruturas em África**

79. A maior parte dos governos da África Sub-sahariana gasta entre 6 a 16% do PIB todos os anos em infra-estruturas, com os sectores dos transportes e da energia a absorver cerca de 80% nos países de baixo rendimento. A grande despesa na energia é uma resposta à grande crise energética em todo o Continente.

#### **4.2.2 AOD**

80. Desde que a Cimeira do G8 em Kananaskis (Canadá) em 2002 adoptou o Plano de Acção Africano para apoiar a NEPAD, o desejo de uma parceria com a África foi reafirmado em todas as posteriores Cimeiras do G8. O relatório da Comissão para a África, divulgado em 2005 na Cimeira do G8 em Gleneagles, recomendou especificamente o aumento dos investimentos em infra-estruturas importantes para aumentar a produtividade, apoiar o comércio e promover o crescimento e a redução da pobreza no Continente. A este respeito, o G8 criou a ICA para estabelecer uma parceria entre doadores e intervenientes para facilitar o desenvolvimento de infra-estruturas em África. Embora não seja uma agência de financiamento, a ICA pode actuar como uma plataforma para mobilizar mais financiamento de projectos e programas em África.

81. O G8 comprometeu-se a mobilizar e a dar prioridade aos projectos de água potável e saneamento e também pediu ao Banco Mundial e aos outros Bancos multilaterais de desenvolvimento para desenvolverem um quadro de investimento de energias não poluentes para encorajar a eficiência energética e acelerar o investimento e a disponibilização de tecnologias não poluentes no quadro da situação nacional de cada país.

82. A Cimeira do G8 em Saint Petersburg (2006) declarou o seu apoio à segurança energética e à adopção de um Plano de Acção sobre a Segurança Energética Global. Isto foi seguido pela Cimeira do G8 em Heiligendamm (2007), que declarou apoio para combater os problemas decorrentes das alterações climáticas, bem como a eficiência e a segurança energéticas. A Cimeira do G8 em Hokkaido Toyako (2008) reiterou o seu apoio à promoção da gestão integrada dos recursos hídricos e da boa gestão da água.

83. A Parceria Energética África-UE (2007) foi adoptada pela Cimeira África-UE sobre o acesso à energia, a segurança energética e as alterações climáticas. A Parceria UE-África sobre infra-estruturas (2007) apoia o desenvolvimento regional

em quatro áreas prioritárias: transporte, energia, água, informação tecnológica e redes de telecomunicações.

84. Os compromissos assumidos em 2007 pelos membros da ICA atingiram \$US 12,4 bilhões, um aumento de 61% em relação ao ano anterior. Os compromissos da AOD em relação à África Sub-sahariana aumentaram em 59%. As Instituições Multilaterais continuaram a desempenhar um papel importante, contribuindo com 70% dos financiamentos totais da ICA. Os sectores da água e da energia receberam a maior fatia dos novos financiamentos. A água aumentou em 43% e a energia em 62%.

85. Os compromissos bilaterais aumentaram em 86%, de \$US 1,9 bilhões em 2006 para \$US 3,56 bilhões em 2007. Esses aumentos foram em grande parte o resultado do aumento das contribuições dos Estados Unidos, do Japão e da França. Os membros bilaterais da ICA não partilharam a mesma abordagem de apoio às infra-estruturas em África. Alguns são muito activos no financiamento de projectos bilaterais, (França Japão e EUA), outros (como o UK-DFID) preferem canalizar a maior parte do seu apoio para infra-estruturas físicas, através de canais multilaterais de ajuda e através do apoio ao orçamento a nível nacional.

#### **4.2.3. Instituições Financeiras Multinacionais**

86. Os compromissos totalizaram \$US 8,8 bilhões em 2007 – 71% dos compromissos totais do ICA. O Banco Mundial juntamente com o IFC comprometeu-se com \$US 3,58 bilhões na região, o que representa quase 40% do total dos financiamentos das agências multilaterais em 2007 e 29% do financiamento total dos membros da ICA. Os transportes e a energia dominam os financiamentos do BM, enquanto que as actividades da IFC estão actualmente centradas no sector das TICs.

87. A provisão dos fundos multilaterais (IDA, FAD e FED), conjuntamente com o lançamento do Fundo Especial UE-África para as Infra-estruturas em 2007, garantirá que a tendência ascendente dos financiamentos do sector continuará. Contudo, esses avanços agora são ameaçados pela crise financeira global. Apesar dessas contribuições, permanece um buraco financeiro anual de cerca de 40 bilhões. É evidente que é necessário mais financiamento.

88. O Grupo do Banco Africano de Desenvolvimento prometeu cerca de \$US 2 bilhões, ou seja 23% do total dos compromissos assumidos pelas agências multilaterais e 17% do total assumido pela ICA. Uma grande parte dos compromissos do BAD e que não são AOD estão orientados para o sector energético na África Sub-saariana.

89. A Comissão Europeia (CE) prometeu cerca de \$US 1 bilhão ou seja 12% do financiamento total das agências multilaterais e 9% do financiamento total da ICA. A CE continua a conceder um grande apoio ao sector dos transportes – mais de \$US 900 milhões em 2007. Os financiamentos do Banco Europeu de Investimento atingiram quase \$US 1,2 bilhões centrados nos sectores da água e da energia.

#### **4.2.4. Parceiros não OCDE**

90. Tradicionalmente, a África dependeu da AOD para satisfazer as suas necessidades em matéria de infra-estruturas. Mas, uma grande parte do financiamento de infra-estruturas na região agora vem das fontes não tradicionais, e pode ser considerada complementar ao apoio proveniente dos membros da ICA. A liderar esta tendência estão os financiadores não OCDE, principalmente a China, a Índia e os Fundos Árabes. Embora os Fundos Árabes tenham vindo a operar em África há décadas, a China e a Índia começaram a aumentar o seu envolvimento no início do ano 2000.

91. Em 2007, só os financiamentos chineses estão calculados em cerca de \$US 5,2 biliões. Os maiores fluxos foram para o desenvolvimento de estradas, caminhos-de-ferro e centrais hidroeléctricas. A Índia está também a aumentar o financiamento de projectos de infra-estruturas na região, no montante de \$US 0,7 biliões por ano. A Índia depende do seu Banco de Importação e Exportação como o principal meio de financiamento de infra-estruturas.

92. Os Fundos Árabes em conjunto contribuíram com \$US 2,6 biliões em 2007. Os que concedem maior apoio aos projectos de infra-estruturas são o Banco Islâmico de Desenvolvimento, o Banco Árabe para o Desenvolvimento Económico em África, o Fundo do Kuwait, o Fundo da OPEP para o Desenvolvimento Internacional (OFID) e o Fundo Saudita. As actividades estão espalhadas por 36 países em África, com cerca de metade dos recursos no sector dos transportes (principalmente estradas), 30% para os projectos de energia e 15% para os projectos de água e saneamento.

#### **4.2.5. Sector Privado**

93. A participação do sector privado nas infra-estruturas em África, está virado para as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e até certo ponto para o sector da energia. No sector dos transportes, há um aumento gradual do número de projectos de estradas com portagem. As concessões portuárias e aeroportuárias estão também a aumentar. O objectivo de muitos países é utilizar os acordos de parceria público privado para acelerar o investimento em infra-estruturas e melhorar a prestação de serviços.

94. Em 2007, a Nigéria lançou a Corporação Financeira Africana (CFA), que deverá desempenhar um papel importante como Banco de Investimento Privado e instituição financeira de desenvolvimento na promoção do investimento do sector privado em projectos de energia, transporte e telecomunicações. A instituição procura aumentar o número de PPP para reduzir o défice de infra-estruturas.

95. A criação do Fundo Pan-africano de Desenvolvimento de Infra-estruturas (PAIDF), gerido pelo pelo BAD, é uma iniciativa conduzida pela África do Sul para mobilizar recursos de potenciais financiadores, incluindo fundos de pensão públicos e privados e firmas de gestão de capitais.

### **4.3. Desafios das Crises Económicas e Financeiras Mundiais**

96. A crise económica e financeira tem implicações no financiamento do sector de infra-estruturas em África por parte dos parceiros de desenvolvimento, do sector privado e das fontes nacionais. Logo que a crise começou, a depreciação das moedas tornou o empréstimo mais caro.

97. Embora a AOD deva permanecer aos níveis actuais, o impacto da crise em África irá abrandar os fluxos de capitais privados. As remessas dos Africanos da Diáspora provavelmente serão afectadas.

98. Dados recentes do Sistema Consultivo de Infra-estruturas do Sector Público e Privado (PPIAF) sobre os novos projectos de infra-estruturas com a participação do sector privado, demonstraram o impacto a curto prazo da crise financeira. Os projectos de infra-estruturas financiados pelo sector privado continuam a atingir o fecho financeiro a um ritmo mais lento que em 2007. Globalmente, o nível de investimento em novos projectos em 2008, diminuiu cerca de 40% em relação a 2007.

99. Qual é a resposta de África? A resposta varia de país para país e de sector para sector. Uma resposta possível será a aceleração do comércio e do investimento intra-regional. Outra será reduzir o custo de fazer negócios melhorando as condições de investimento e reforçando os mercados financeiros locais e regionais. Os Fundos de Pensões, por exemplo, podem fornecer capital adicional a longo prazo para o investimento interno. Finalmente, a região pode também beneficiar do vasto potencial dos fundos soberanos e das obrigações de infra-estruturas emergentes e fundos de infra-estruturas.

## **5. QUESTÕES CHAVE E MEDIDAS RECOMENDADAS**

100. Várias lições importantes emergiram da implementação da PACP até agora. Primeiro, a falta de conclusão dos acordos de cooperação e atraso na criação de instituições importantes foram os principais obstáculos à implementação de projectos. Por exemplo, o atraso na ratificação da Carta da AFREC para lhe atribuir o estatuto legal impediram os esforços para obter financiamento para a implementação de projectos de facilitação no sector da energia. Da mesma forma, a implementação da Declaração de Yamoussoukro também foi atrasada pela mesma razão.

101. Em segundo lugar, os países tendem a dar mais importância a projectos nacionais e, conseqüentemente, dar menos atenção a projectos regionais na preparação dos seus planos nacionais de desenvolvimento. Por conseguinte, a implementação de projectos regionais muitas vezes fica atrás do calendário acordado. Em terceiro lugar, até agora não foram encontradas grandes dificuldades na mobilização do financiamento necessário para os projectos “simples”, no PACP (estudos, projectos de facilitação e de reforço de capacidades). As contribuições da NEPAD-IPPF e os fundos de preparação dos projectos para este fim, são louváveis.

102. Por outro lado, a mobilização de investimentos para a implementação de projectos físicos tem sido mais difícil devido, em parte, à natureza do investimento em projectos regionais de infra-estruturas, em que são necessárias negociações

detalhadas entre os donos do projecto e as instituições de financiamento. A criação da NEPAD-ICA já conseguiu resultados positivos na mobilização de investimentos significativos das instituições financeiras internacionais e dos parceiros de cooperação.

103. As lições acima referidas, juntamente com outras questões estratégicas conexas são apresentadas a seguir para apreciação da Cimeira. São algumas medidas que deverão ser tomadas para tratar esta questão, dando especial atenção às dimensões regional e continental. As dimensões nacionais serão analisadas se tiverem impacto ou se forem afectadas pelas dimensões continental e regional.

104. **Apropriação e Responsabilidade Africana.** Em conformidade com a Visão da UA contida na NEPAD, o desenvolvimento de África é, acima de tudo, da responsabilidade dos Africanos. No caso do desenvolvimento de infra-estruturas, os países devem começar por determinar prioridades e investir no seu desenvolvimento. As medidas propostas a serem tomadas são:

**Medidas:**

- O papel de coordenação deve ser confiado à CUA com o mandato definido para planificar e garantir a implementação dos programas acordados, com um mecanismo adequado de monitorização e avaliação para seguir a implementação dos programas acordados. Este mandato deve ser compatível com os pertinentes artigos do próprio Acto Constitutivo da UA. A experiência da UE no desenvolvimento da Rede Rodoviária Trans-europeia, demonstra a eficácia desta abordagem.
- Integração dos programas prioritários definidos nos Planos de Acção nos programas nacionais dos Estados-membros para implementação.
- Contribuição dos Estados-membros a vários mecanismos financeiros criados para implementação de programas regionais (NEPAD-IPPF e NEPAD-ICA).
- Criação de um mecanismo de consultas com a sociedade civil sobre compromissos nacionais a iniciativas regionais.

105. **O tempo de agir é agora.** Ao longo dos anos, os países africanos adoptaram muitos programas e iniciativas para o desenvolvimento de infra-estruturas. Contudo, a implementação causou muitas dificuldades. É por isso que a actual situação continua a ser difícil. Ao mesmo tempo, os países asiáticos foram capazes de aumentar substancialmente o acesso a energias modernas, desenvolver as Redes de Estradas Trans-asiáticas e as Redes Trans-asiáticas de Caminhos-de-Ferro em 50 anos, enquanto os seus portos são dos mais competitivos no mundo. Da mesma forma, a UE desenvolveu as redes Trans-europeias que ligam as infra-estruturas e os serviços de todos os seus membros, e construíram e regularam os mercados energéticos transnacionais e as técnicas sobre as tecnologias sustentáveis das novas energias. Podemos aprender com o segredo do seu sucesso? A medida proposta a ser tomada é:

**Medidas:**

- Cada país compromete-se a implementar os elementos importantes identificados nos Planos de Acção definidos pelos Ministros Africanos e respectivas CERs dos vários sectores de transporte e energia, dentro do prazo estipulado.

106. **Aprofundamento da Cooperação e Integração Regional.** As infra-estruturas de transporte e energia são elementos fundamentais para a realização da cooperação e integração regional. Da mesma forma, a cooperação e a integração regional são elementos-chave para o desenvolvimento do transporte e da energia em termos de maior mercado e maior espaço de investimento. Os países africanos devem reforçar a cooperação e a integração regional. A medida proposta a ser tomada é a seguinte:

**Medida:**

- Harmonização de programas entre as CERs adjacentes a fim de acelerar a integração continental sob a liderança da UA.

107. **Mobilização de Recursos para o Desenvolvimento.** A falta de recursos é um problema eterno, que deve ser abordado de uma forma nova e inovadora. Os requisitos de infra-estruturas e serviços de transporte e energia são enormes. O sector público sozinho não pode satisfazer toda a procura: os constrangimentos orçamentais reduzem a capacidade pública de investimento; recentes experiências com os problemas da dívida obrigaram os governos africanos a reduzir a despesa pública; a AOD, que é tradicionalmente o principal contribuinte para o investimento no sector público, diminuiu significativamente; o FDI atrai tecnologia e transferência de conhecimentos, bem como a abertura de mercados de exportação nos países de origem. Assim, a parceria público-privado deve ser activamente promovida, uma vez que a sua contribuição ultrapassa o financiamento, mas inclui a transferência de tecnologia e o reforço de capacidades. As medidas propostas a serem tomadas são:

**Medidas:**

- Reforço dos mercados regionais de capitais para uma mobilização mais efectiva das poupanças locais e integração regional financeira. Os mercados de capitais devem oferecer oportunidades para uma maior participação dos investidores nacionais. Mas a experiência da Safaricom indica que são necessários melhores quadros de regulação para o processo a fim de aumentar a confiança nesta abordagem relativamente nova.
- Acesso ao financiamento a longo prazo através da criação de instrumentos especiais de investimento tais como obrigações de infra-estruturas para mobilizar recursos para o investimento de infra-estruturas ( Diáspora Africana, Fundos Soberanos, etc.) Estes são potenciais fontes de fluxos de capital para a África.
- Reforçar acordos de PPP envolvendo o sector privado não só no financiamento e implementação do projecto, mas também como interveniente na formulação de políticas e aplicação de normas e regulamentos.

- Medidas permanentes para melhorar o ambiente de investimentos nos países africanos para aumentar a participação do sector privado através da criação de reformas institucionais legais, reguladoras e institucionais, para proporcionar previsibilidade e estabilidade que facilitem o investimento privado. A promoção agressiva de África como destino de investimento desde que alcance o clima adequado de investimento, pode não resultar necessariamente do aumento dos fluxos financeiros.

108. **Desenvolver a Capacidade de Implementação.** A estratégia da NEPAD baseia-se na capacidade das CERs conduzirem a implementação de projectos de infra-estruturas nas suas respectivas regiões. A este respeito, a CUA preparou um mecanismo de coordenação para o desenvolvimento de infra-estruturas em África, que se baseia na melhoria do profissionalismo, nomeadamente a troca de experiências na formulação de políticas, estratégias e programas, bem como na melhoria da comunicação e partilha de informação entre os intervenientes. A medida proposta a ser tomada é:

**Medida:**

- Reforçar as CERs como pontos focais de cooperação e integração regional e como quadro de harmonização de políticas, expansão de mercados, promoção do comércio e de investimento.

## 6. CONCLUSÕES

109. É necessário que os países analisem os benefícios realizados através do desenvolvimento integrado de recursos regionais nos seus planos nacionais de infra-estruturas e produzam projectos lucrativos. A promoção da integração regional irá aumentar o tamanho do mercado em África e ajudará a atrair investidores constringidos, em parte, pelo tamanho pequeno do mercado interno do continente. Para que o programa seja realizado, as necessárias políticas, quadros de regulação e códigos de investimento deverão ser criados para atrair o investimento.

110. O investimento no quadro das PPP e o apoio financeiro dos parceiros de desenvolvimento internacional exigem que os países contribuam com fundos de contrapartida. Assim, os governos africanos devem criar mercados de capitais nacionais e regionais para mobilizar fundos de contrapartida necessários ao investimento.

111. Os projectos de infra-estruturas, em particular as estradas e as centrais hidroeléctricas tendem a ter um grande período de gestação. Isto, em parte, é devido à forma global como os projectos são elaborados e implementados. Isso inclui a concepção do projecto, estudos de pré-viabilidade e viabilidade para mostrar a viabilidade do projecto proposto para financiamento. Depois de garantir o necessário financiamento, a implementação do projecto envolve o processo de concurso para a contratação do consultor e, subsequentemente, do empreiteiro.

112. Cada actividade acima indicada leva algum tempo. Portanto, é necessário que as fases de preparação e de construção na implementação do projecto sejam geridas em estreita ligação a fim de evitar atrasos. As agências de execução de

projectos devem ser sempre bem equipadas para gerir os projectos. Os atrasos na implementação dos projectos, na maior parte das vezes, resultam dos atrasos na obtenção de aprovação parlamentar para o financiamento e no cumprimento das condições de empréstimos impostas pelas instituições de financiamento; falta de fundos de contrapartida e atrasos na conclusão da própria construção. No caso de projectos de grande investimento, um quadro típico desde a concepção até ao financiamento leva 10 anos. Assim, ao avaliar o desempenho de programas de infra-estruturas como o PACP-NEPAD, os factores acima referidos devem ser tidos em conta.

113. Desde 2005 os Ministros dos Transportes da União Africana realizaram duas reuniões gerais e sub-sectoriais, em que foram adoptados Planos de Acção específicos. Da mesma forma, os Ministros da Energia reuniram-se e adoptaram Planos de Acção para o Desenvolvimento Sustentável da Energia. Subsequentemente, a Cimeira aprovou esses Planos de Acção nas suas várias sessões. Agora, a Cimeira dará as orientações políticas para implementar esses planos apresentados anteriormente para o desenvolvimento acelerado de serviços e infra-estruturas de transporte em África para a realização dos Objectivos do Milénio para o Desenvolvimento.



**AFRICAN UNION UNION AFRICAINE**

**African Union Common Repository**

**<http://archives.au.int>**

---

Organs

Assembly Collection

---

2009-02-03

# Infrastructure Development in Africa: Transport and Energy

African Union

DCMP

---

<https://archives.au.int/handle/123456789/8662>

*Downloaded from African Union Common Repository*