

**IE19025
33/34/12**

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, Ethiopia P. O. Box 3243 Telephone: +251 11 551 7700 / Fax: +251 11 5 517 844
website: www.au.int

**PRIMEIRA SESSÃO ORDINÁRIA DO COMITÉ TÉCNICO
ESPECIALIZADO DA UNIÃO AFRICANA DOS TRANSPORTES,
INFRAESTRUTURAS INTER-REGIONAIS E INTERCONTINENTAIS,
ENERGIA E TURISMO
13 - 17 Março de 2017
LOMÉ - TOGO**

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

RELATÓRIO DE ACTIVIDADES DO PLANO DE ACÇÃO PRIORITÁRIO



Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA)

Relatório de Actividades do Plano de Acção Prioritário

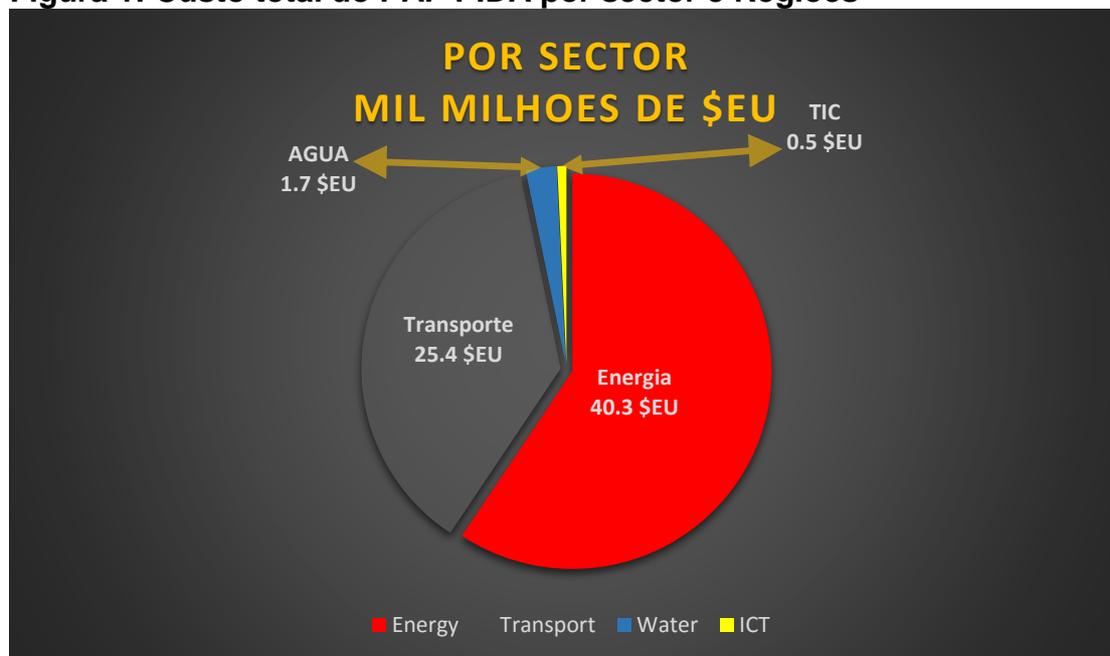
Fevereiro de 2017

1. O Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) é uma iniciativa da Comissão da União Africana (CUA), em parceria com a Agência de Coordenação e Planificação da NEPAD (NPCA), o Banco Africano de Desenvolvimento e a Comissão Económica das Nações Unidas para a África. Os Chefes de Estado e de Governo da União Africana aprovaram formalmente o PIDA através da adopção da "Declaração sobre o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África" (Doc. EX.CL/702(XX)) na XVIII Sessão Ordinária realizada em Adis Abeba, Etiópia, em Janeiro de 2012.

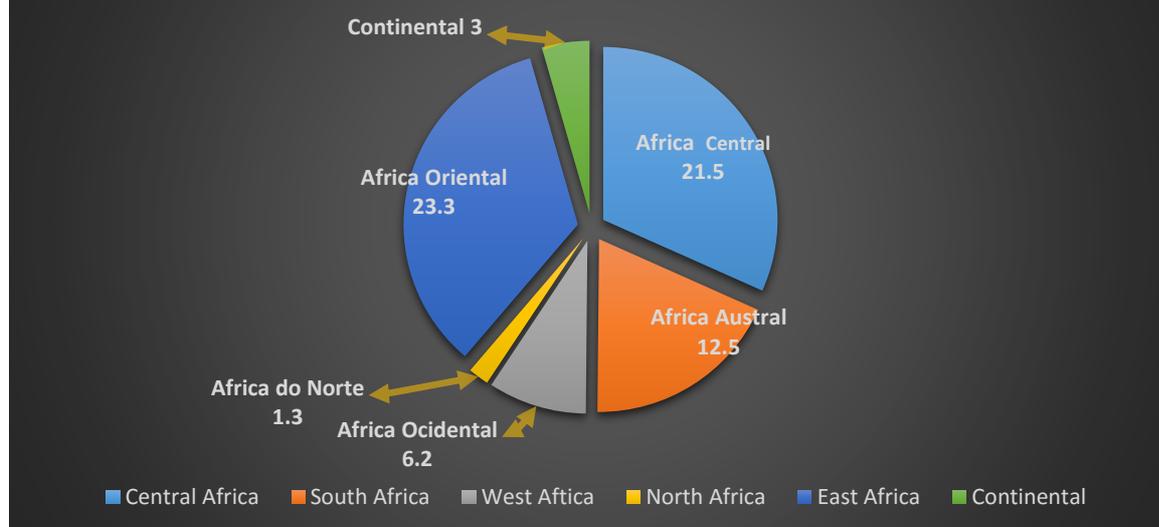
2. O Plano de Acção Prioritário do PIDA (PAP PIDA), que se estende até ao ano 2020, compreende 51 programas e projectos, divididos em 433 projectos, nos domínios dos transportes, energia, tecnologia da informação e comunicação (TIC) e os sectores de águas transfronteiriças. O PIDA permitirá que os países satisfaçam a demanda prevista para os serviços de infra-estruturas e aumentem a competitividade através do: (i) aumento da eficiência; (ii) Aceleração do ritmo de crescimento (iii) integração na economia mundial; (iv) melhoria do nível de vida e; (v) lançamento do comércio intra-Africano.

3. Embora seja difícil fazer uma estimativa exacta do custo de capital envolvido na implementação a longo prazo do PIDA até 2040 (actualmente estimado em mais de 360 mil milhões de \$EU), o custo de capital global de implementação do PAP de 2012 a 2020, deverá ser de cerca de 68 mil milhões \$EU, ou cerca de 7.5 mil milhões d \$EU anuais para os próximos nove anos (figura 1). Os projectos e programas dos transportes e energia representam cerca de 95% do custo total, o que demonstra a necessidade urgente de investimentos transformadores nestes sectores para apoiar o comércio Africano, promover o crescimento e criar emprego. As necessidades de investimento das TIC e água representam percentagens inferiores.

Figura 1: Custo total do PAP PIDA por sector e Regiões



POR REGIAO \$EU MIL MLHOES



4. A implementação de projectos do PIDA requer que todos os intervenientes, a todos os níveis do processo de desenvolvimento Africano, adoptem uma acção coordenada. A CUA e a NPCA a nível continental, as CER a nível regional e, a nível nacional, os países em cujo território os projectos serão implementados e cujas populações destes se beneficiarão. O processo de implementação é baseado na Arquitectura Institucional para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (IAIDA) cujo objectivo geral é reforçar a capacidade institucional e criar um ambiente favorável para a mobilização de recursos.

5. O Regulamento Interno formal do Conselho de Desenvolvimento de Infraestruturas (CID), Grupo Consultivo de infraestruturas (AID) e do Comité Director da PIDA foram estabelecidos, e, têm sido realizadas reuniões numa base regular, para promover a coordenação geral dos esforços de implementação das várias partes interessadas, e, para fornecer uma facilitação e orientação política geral para a boa implementação dos projectos do PIDA.

6. A Parceria é um elemento fundamental do programa PIDA. Nesse sentido, o progresso da implementação do PIDA continua a contar com o apoio de parceiros como a União Europeia, a Agência de Cooperação do Luxemburgo, GIZ, a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA), e o Banco de Desenvolvimento da África Austral (DBSA), apenas para mencionar alguns. Estas parcerias desempenham um papel central para uma maior facilitação da implementação do PIDA. A colaboração com os parceiros contribui para o rápido rastreamento de projectos regionais e transfronteiriços nos domínios da energia, transportes e TIC.

Reforço da capacidade, esforços de coordenação e de comunicação para a implementação do PAP-PIDA

7. A cooperação Alemã, através do programa de apoio GIZ, está a trabalhar para reforçar de forma sustentável as capacidades das instituições em diferentes áreas, nomeadamente: (i) Monitorização, avaliação e elaboração de relatórios do PIDA; (ii) informações, comunicação e *marketing* do PIDA; (iii) o apoio à preparação do projecto PIDA; (iv) a aprendizagem entre pares, i.e. entre a CUA, a NPCA e as CER; e (v) o desenvolvimento institucional e organizacional. Esta fase do programa de apoio GIZ

terminará em Outubro de 2017.

8. Em Abril de 2014, o BAD lançou um projecto de três anos (2014-2017) destinado a reforçar as capacidades das CER, bem como da CUA e da NPCA de planificar, preparar e coordenar a implementação dos projectos do PIDA. Devido ao atraso na implementação deste projecto, a última reunião do Conselho de Desenvolvimento de Infraestruturas (CID), realizado em Abidjan em 16 de Novembro de 2015 recomendou que se solicitasse um alargamento do projecto para além de 2016. O pedido foi feito e o BAD aceitou alargar o projecto até Novembro 2018.

9. A partir de Outubro de 2016, as seguintes realizações foram feitas na implementação deste projecto:

- Componente 1 - Assistência Técnica na NPCA
Formada a equipa base do PIDA na NPCA, composta por 4 peritos (M & A, Energia, Transportes e TIC) e 2 oficiais (Finanças e assistente de projectos). O oficial de género é esperado em Novembro de 2016;
- Componente 2 - Assistência Técnica na CUA
Um analista de informação do PIDA foi recrutado e o consultor político do PIDA irá iniciar as suas funções na CUA no primeiro trimestre de 2017;
- Componente 3 - Assistência técnica às CERs.

Os Peritos do PIDA estão colocados na CCTTFA, COMESA, EAC, CEDEAO, IGAD e SADC. O recrutamento de peritos para a CEEAC está em curso.

10. Para melhorar a capacidade de comunicação dos responsáveis pela implementação do PIDA, uma estratégia de comunicação e um plano de acção correspondentes foram desenvolvidos em coordenação com as CER e um Centro de Informação Virtual (VPIC) do PIDA que serve como ponto de contacto para todas as questões relacionados com o PIDA está operacional (www.au-pida.org). Além disso, foi lançada em Maio de 2016, a rede de jornalistas do PIDA, para facilitar as sinergias entre os doadores e aumentar a visibilidade do PIDA, seu projecto e seu impacto, respectivamente.

Mobilização de recursos para acelerar a implementação do PAP PIDA

11. A Cimeira de Financiamento de Dakar (CFD), realizada em Junho de 2014, teve como objectivo mobilizar as várias partes interessadas no sentido de acelerar a implementação de projectos de infra-estruturas regionais prioritários.

12. A Agenda de Acções de Dakar (DAA), que foi o principal resultado da CFD, identificou o desenvolvimento de infraestruturas como um factor impulsionador e um factor essencial para o crescimento sustentável em África e como o sector público e privado do continente poderá entrar em parcerias com actores de desenvolvimento para assegurar o financiamento e investimento de infra-estruturas regionais importantes. Para este fim, a Cimeira concordou em priorizar o financiamento dos 16 projectos de infra-estrutura, como projectos –piloto, para acelerar a implementação do PIDA, tendo o Banco Africano de Desenvolvimento sido convidado a financiar a preparação dos referidos projectos.

13. A Cimeira de Financiamento Dakar identificou os seguintes quatro nós de estrangulamento na implementação do PIDA, incluindo (i) a Falta de capacidade de preparação de projectos; (ii) a falta de financiamento para a preparação de projectos; (iii) a falta de financiamento dos projectos; e (iv) a falta de envolvimento do sector privado.

14. Como parte dos esforços de se resolver a questão da falta de capacidade de preparação na fase inicial dos projectos aos níveis nacional e regional, o mecanismo de Prestação de Serviços do PIDA (SDM) complementado pelo *Fundo de Preparação de Projectos de Infra-estrutura da NEPAD* (IPPF) apoiou a preparação da fase inicial do projecto e a viabilidade do projecto, respectivamente, dos programas PIDA, em consonância com a abordagem “*Túnel de Fundos*”. Para garantir ao Corredor de Abidjan-Lagos uma preparação abrangente da fase inicial do projecto, o SDM, com o apoio da GIZ, prestou assessoria à Comissão da CEDEAO e aos cinco Estados- Membros do projecto (Côte d'Ivoire, Gana, Togo, Benin e Nigéria).

15. A fim de resolver a questão da falta de financiamento para a preparação de projectos (2º nó de estrangulamento), a Mesa Redonda sobre os Mecanismos de Preparação de Projectos (PPFs), reunida na Cidade do Cabo, República da África do Sul, em Novembro 2014, concordou em trabalhar na elaboração de um formulário comum e harmonizado para obter fundos para a preparação de projectos. Além disso, o PPF planeia compilar um guia que explica como aceder aos fundos e como identificar projectos emblemáticos que os vários PPFs podem intervir conjuntamente.

16. A Plataforma África 50 foi criada para fazer face à falta de financiamento de projectos (3º nó de estrangulamento). A Plataforma tem como objectivo acelerar o processo de implementação de projectos de infra-estruturas em África através da mobilização do financiamento privado para financiar projectos de alto impacto no sector da energia, TIC, água e transportes. A iniciativa vai mobilizar o capital global e local, e irá provavelmente aumentar o número de projectos viáveis em África através de um maior financiamento. De ainda maior relevância é o facto do objectivo estratégico de longo prazo ser o de investir directamente \$EU 10 mil milhões em projectos, e facilitar o investimento de projectos num total de \$EU 100 mil milhões através do aumento de actores do sector privado. A Plataforma África 50 vai operar em todo o ciclo de vida do projecto com duas principais linhas de negócio: (i) a linha de negócio de desenvolvimento de projectos, que fornece um fluxo de negócios constantes com enfoque em projectos bem estruturados na última fase da preparação do projecto e (ii) a linha de negócio de financiamento de projectos, que trata de bons investimentos capazes produzir resultado comerciais.

17. A fim de resolver a falta de envolvimento do sector privado (4º nó de estrangulamento), esforços foram envidados para envolver o sector privado na implementação dos projectos do PIDA, incluindo a mobilização de recursos. A Agência da NEPAD lançou, em Junho de 2015, a Rede de Negócios Continental (*Business Network Continental* (CBN) como uma plataforma de alto nível para o envolvimento do sector privado nos projectos do PIDA. O CBN é composto por 40 CEOs globais e Africanos que assumiram um compromisso concreto de desenvolver as infraestruturas regionais de África. Especificamente, a ênfase tem sido a de explorar a forma como os sectores públicos e privados, ao mais alto nível, podem colaborar na realização de projectos de risco. Isto torná-los-ia mais atraentes para fundos de pensões nacionais e internacionais, fundos soberanos e outros investidores a longo prazo.

18. Desde a adopção do PAP PIDA, as prioridades mudaram e novas questões emergentes surgiram. Existe, portanto, a necessidade de se rever os critérios de selecção dos projectos do PIDA e de actualizar a lista do PAP PIDA para alinhá-la às necessidades e prioridades das partes interessadas.

19. Em 2016, uma análise preliminar intercalar foi realizada com enfoque no desempenho do PAP PIDA, para o período compreendido entre 2012 até à data, e como parte do escopo, a avaliação procurou compreender a relevância, eficiência, eficácia, cobertura e coerência, factores que indicam a provável obtenção de um impacto sustentável, que a implementação dos Estados-membros e as Comunidades Económicas regionais (CERs) alcançou até à data, com base em acordos e projectos de acções, bem como lições e desafios. A avaliação revelou as seguintes questões, entre outras:

- Questões, como a insegurança e desafios políticos em muitos países africanos, bem como a questão dos refugiados e imigrantes, afectam a implementação local do PIDA;
- A adesão dos Estados-membros a muitas organizações e o grande número de CER faz com que existam duplicações, contradições e conflitos de prioridades a nível nacional. Isto requer uma elaboração de estratégias sensíveis que tenham em conta e abordem essas realidades, permitindo simultaneamente o sequenciamento adequado de acções que englobem todos os sectores-chave;
- Existem restrições no acesso aos mecanismos de financiamento;
- Não há capacidade ao nível do país, o que é agravado por outros factores, como a incapacidade de viajar para cada país para recolher dados, o que tem um impacto nos Institutos Nacionais de Estatísticas;
- Existe a necessidade de se informar mais sobre os produtos ao invés dos resultados, incluindo a prestação de contas às populações beneficiárias, bem como a necessidade de se ter uma visão mais ampla das infraestruturas Africanas além do PIDA;
- Existe a necessidade de se financiar a recolha de dados ao nível das CER, bem como a necessidade de se estabelecer uma linha de base;
- Baixa absorção de fundos, especialmente para projectos de reforço das capacidades, leva também a uma capacidade de implementação limitada e ciclicamente a uma contínua baixa capacidade de absorção;
- Pode haver igualmente a necessidade de se reduzir os objectivos para níveis mais exequíveis que se correlacionem com as capacidades humanas e institucionais disponíveis, tendo em conta o ambiente operacional.

A Implementação do PAP PIDA no Terreno

20. O programa de Acção (PAP PIDA) para o sector da energia, compreende 15 programas e projectos que visam o desenvolvimento de grandes projectos hidroeléctricos para a produção de energia e aumento do acesso à electricidade, a fim de impulsionar o desenvolvimento de África. O Programa inclui igualmente linhas de transmissão para ligar grupos de energia do continente e permitir um aumento significativo do comércio de energia inter-regional e o reforço da cooperação. Um gasoduto de produto petrolífero regional e o gasoduto Nigéria-Argélia fazem parte do PAP PIDA no sector da energia.

21. Projectos notáveis em fase de implementação incluem a Barragem *Grand Renaissance* Etiópia, a Barragem Sambangalou (Senegal), a ligação terrestre Zâmbia-Tanzânia-Quênia e as Quedas de Rusumo (Ruanda, Burundi, Tanzânia). O Projecto Hidroeléctrico Kaleta foi concluído e lançado pelo Presidente da República da Guiné, S.E. Sr. Alpha Condé, em Setembro de 2015. Outros projectos estão em fase de preparação.

22. Com os seus de 24 (vinte e quatro) programas e projectos, o objectivo do PAP PIDA no sector dos transportes é ligar os principais centros de produção e consumo, fazer a ligação entre as grandes cidades, modernizar os corredores, definir os melhores portos principais, rotas ferroviárias e sistemas de transporte aéreo e abrir os países sem litoral a um comércio regional e continental melhorado. Um progresso notável está a ser registado na Auto-estrada Trans-Africana número sete (TAH7), incluindo o Corredor Costeiro Dakar-Abidjan, o Corredor Abidjan-Lagos, a malha ferroviária Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan, a Auto-estrada Multinacional Nigéria -Camarões, o Corredor de Transportes Trans-Gâmbia, o Programa de Auto-estrada Costeira Africana Trans-Oeste e o Corredor Central. A linha férrea Djibouti-Adis Abeba foi concluída e foi lançado em Setembro de 2016. Existem igualmente estudos em curso para o estabelecimento de corredores inteligentes piloto ao longo dos corredores do Sudão do Norte e Dar-es-Salam.

23. O projecto emblemático da Agenda 2063 sobre o estabelecimento do Mercado de Transporte Aéreos Africano Único será lançado em Junho de 2017. Dezassete países assinaram o compromisso solene de implementar integralmente a Declaração de Yamoussoukro para o estabelecimento imediato do Mercado de Transportes Aéreos Único. O volume da procura de transportes aéreos previsto exige a modernização das infra-estruturas aeroportuárias no continente, sistemas de navegação aérea e o desenvolvimento de plataformas aeroportuárias, particularmente na África Central e Ocidental.

24. O PAP PIDA em águas transfronteiriças, é composto por nove programas e projectos. O PAP PIDA visa o desenvolvimento de barragens multiuso e o reforço das capacidades das organizações de bacias e lagos hidrográficos de África, para que estes possam planificar e desenvolver infraestruturas hidráulicas. Estudos de preparação para a Barragem Multiuso Fomi Dam estão em curso e a implementação da Segunda Fase do Projecto Hídrico das Terras Altas do Lesotho (LHWP) foi lançado oficialmente em Março de 2014.

25. No sector das TIC, o foco é fornecer conectividade suficiente através da implantação de fibra óptica em todos os países, ligando-os aos cabos marítimos de fibra

ótica internacionais, a fim de garantir uma conectividade ininterrupta aos níveis regional e global. Quatro projectos estão a ser implementados e estes são: (i) O Projecto de Fibra Óptica da Argélia à Nigéria via Níger, as redes de interconectividade de internet da Tunísia e Argélia (ii) o projecto de *Telecommunications Company* (COMTEL) da COMESA, (iii) o Digital 2027 da Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) e o Sistema Africano de Intercâmbio da Internet (AXIS).

Conclusão

26. Embora o PIDA seja uma estrutura sensível, torná-la funcional requereria uma forte apropriação local, uma "promoção política" pelos Chefes de Estado/ Governo, a título individual, um compromisso de capital significativo, uma maior coordenação entre os intervenientes políticos-chave e o envolvimento do sector privado. A falta de projectos financiáveis continua a ser um estrangulamento fundamental do PIDA. Os grandes projectos de infraestrutura têm longos períodos de gestação e muitas vezes exigem estudos de viabilidade complexos e o aconselhamento de peritos em matéria de transacções. Os custos de preparação de projectos de infra-estrutura de grande dimensão chegam a atingir entre 7 e 10 por cento dos custos de investimento finais do projecto. Portanto para investir 68 mil milhões de \$EU, em projectos de infra-estrutura em 2020, cerca de 4-7mil milhões de \$EU, devem ser gastos por ano na preparação do projecto, por ano. Os doadores ou governos Africanos não concedem este tipo de financiamento, enquanto os investidores privados mostram-se relutantes em pagar por todos os custos de desenvolvimento de infraestruturas. O problema é particularmente grave para os projectos regionais de grande dimensão, dado que o sector privado tem grande dificuldade em avaliar os riscos de atraso e de cancelamento do projecto.