

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5182402 Fax: (251-11) 5182450

Website: www.au.int

IE18304 – 61/61/22/10

**RUMO AO DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA
INTEGRADA AFRICANA DE ALTA VELOCIDADE (AIHSRN)**

ESBOÇO

PARTE A. RESUMO GERAL DO PROGRAMA DA UNIÃO AFRICANA DE DESENVOLVIMENTO DA LINHA FERROVIÁRIA NO ÂMBITO DO PIDA

- I. Contexto Geral
 1. Características Técnicas
 2. Envolvimento do Sector Privado
- II. Desenvolvimento da Linha Férrea no Mundo
- III. Desenvolvimento da Linha Férrea para a Integração de África: Contexto do PIDA
- IV. Algumas Actividades de Destaque do Desenvolvimento da Linha Férrea a Nível Nacional e Regional

PARTE B. RUMO AO DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA INTEGRADA AFRICANA DE ALTA VELOCIDADE (AIHSRN)

- I. Antecedentes
- II. Visão e Objectivos
- III. Princípios
- IV. Acções Tomadas e em Curso
- V. Os Passos a Seguir

PARTE A. RESUMO GERAL DO PROGRAMA DA UNIÃO AFRICANA DE DESENVOLVIMENTO DA LINHA FERROVIÁRIA NO ÂMBITO DO PIDA

I. CONTEXTO

1. Por um período superior a 100 anos, os caminhos-de-ferro têm sido o meio de transporte mais importante que contribuiu para o desenvolvimento dos países africanos. Sua história em muitas partes de África está intimamente ligada à da colonização.
2. O transporte ferroviário surgiu em África no final do século XIX e 50 anos desde a sua introdução registou um período de forte expansão. Os objectivos passados de deslocação de produtos primários (minerais, madeira, produtos tropicais) do interior para os portos, a caminho das metrópoles europeias, influenciaram a concepção geral das redes, em particular a partir dos portos marítimos, a fim de facilitar a penetração para o interior.
3. Até hoje, toda a rede ferroviária africana, estimada em cerca de 75 000 km numa superfície de 30,2 milhões de km², traduz-se numa densidade de aproximadamente 2,5 km por 1000 km², muito abaixo da de outras regiões e a média mundial de 23 por 1000 km².

Tabela 1: Densidades Comparativas dos Caminhos-de-ferro

Região	Total da Rede (Rota Km)	Densidade (km/1000 km ²)
África do Norte	16.012	2,3
África Oriental	9.341	2,2
África Austral	33.291	5,6
África Central	6.414	1,2
África Ocidental	9.715	1,9
Total para África	74.775	2,5
Ásia do Sul	-	18,8
Media Mundial	-	23,1
Países de Alto Rendimento	-	46,2

Fonte: Banco Mundial

4. Os caminhos-de-ferro africanos consistem principalmente em linhas únicas que penetram no interior a partir dos portos costeiros com poucas interligações, com excepção da África Austral e de algumas partes da África do Norte. As velocidades técnicas médias dos caminhos-de-ferro africanos são de cerca de 30 a 35 km/h. E as velocidades comerciais são ainda inferiores.
5. Dezasseis países não possuem linhas ferroviárias ou troços de linhas internacionais. As redes de caminhos-de-ferro nacionais na África Subsariana são na grande parte independentes umas das outras, excepto algumas partes dos sistemas ferroviários da África Oriental e Austral, que estão interligadas. Outros sistemas ferroviários interconectados africanos são os de Burkina Faso-Côte d'Ivoire, Senegal-Mali e Etiópia-Djibuti.

3. Características Técnica

6. As redes ferroviárias africanas caracterizam-se por diferentes medidas (métricas e padrões), bem como por uma série de outras normas e especificações técnicas divergentes. Isto tem resultado na incapacidade de África de desenvolver sistemas ferroviários interconectados e interoperáveis para a maioria do continente.

- a. **Bitolas:** Existem nove bitolas diferentes em uso em África, sendo as três mais usadas as seguintes: bitola de 1,067m (Cabo) (61.3%); bitola de 1,000 m (Métrica) (19.2%); e bitola de 1,435m (Padrão) (14,5%).
- b. **Sistemas de Freio:** Em África predominam dois sistemas de freio, concretamente: os sistemas de freio a vácuo e de ar comprimido. O sistema de freio a vácuo é comumente usado em caminhos-de-ferro da África Ocidental, Central e Oriental. O sistema de freio a ar comprimido é usado nas redes da África do Norte e algumas da África do Austral.
- c. **Tracção:** Apenas cerca de 6.500 km das linhas férreas africanas são electrificadas. Os sistemas electrificados encontram-se no Egipto, Argélia e Marrocos, na África do Norte, e na África do Sul e Zimbábwe, na África Austral. O resto das ferrovias do continente usa tracção a diesel-eléctrica. A tracção a vapor está a ser progressivamente abandonada, mas ainda é utilizada ocasionalmente em alguns países, ou seja, a secção do Quénia de Rift Valley Railways, para fins de atracção turística.
- d. **Via Permanente:** Inclinações e encostas superiores a 10 por cento e curvaturas geométricas com baixos raios de transporte inferiores a 400 metros, o que limita a velocidade e a capacidade do comboio, caracterizam a maior parte das linhas férreas. A maioria dos trilhos em uso são antigos e ligeiros, principalmente entre 25 e 36 kg por metro e geralmente são colocados sem que sejam soldados. Sabe-se que os equipamentos de sinalização e de telecomunicações são obsoletos e geralmente pouco fiáveis.

7. Todas estas características de infra-estruturas constituem grandes constrangimentos à fiabilidade do desempenho e à integração das redes. Também restringem a introdução e uso de equipamentos modernos e de alto desempenho nos vários sistemas ferroviários.

4. Envolvimento do Sector Privado

8. Desde a década de 1970, os caminhos-de-ferro africanos têm sido geralmente geridos como empresas estatais com uma administração complexa e burocrática. Em meados da década de 1980, a situação começou a mudar gradualmente com vista a melhorar a sustentabilidade e a viabilidade dos caminhos-de-ferro. Mais tarde, introduziu-se programas de reestruturação e comercialização dos caminhos-de-ferro, seguidos pela privatização.

9. A maior parte dos caminhos-de-ferro africanos fez revisão do seu estatuto jurídico no quadro da liberalização e comercialização, abrindo, assim, caminho para a participação do sector privado, tendo sido celebradas concessões em diversos países, embora com resultados mistos.

10. Na maioria dos casos, a privatização não obteve resultados positivos no continente, como se previa. O tráfego ferroviário continuou a diminuir devido à má gestão, às infra-estruturas e equipamento obsoletos degradados bem como a concorrência desequilibrada com as empresas de transporte rodoviário flexíveis e privadas, cuja maioria não tem qualquer responsabilidade pelas infra-estruturas rodoviárias que utilizam.

11. A Primeira Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelo Sistema de Transporte Ferroviário foi realizada de 13 a 14 de Abril de 2006 em Brazzaville, República do Congo, subordinada ao tema "Para um Sistema de Transporte Ferroviário Eficaz ao serviço do Desenvolvimento e Integração Africana". A Conferência adoptou a Declaração de Brazzaville e o Plano de Acção sobre os Caminhos-de-ferro Africanos. Seguiu-se a Conferência Profissional Ferroviária sobre Interligação, Interoperabilidade e Complementaridade das Redes Ferroviárias Africanas, realizada em Joanesburgo, em Novembro de 2007, que analisou as estratégias de harmonização dos padrões das infra-estruturas, equipamento e procedimentos operacionais para os caminhos-de-ferro africanos.

12. Recentemente, durante a sua conferência realizada em Abril de 2014 em Malabo, Guiné Equatorial, os Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes adoptaram a Visão 2040 para o desenvolvimento ferroviário em África.

II. DESENVOLVIMENTO DOS CAMINHOS-DE-FERRO NO MUNDO

13. Todas as regiões do mundo dependem muito do transporte ferroviário para o seu desenvolvimento socioeconómico. O crescimento acelerado da industrialização e do comércio, especialmente na Europa, América do Norte e Ásia, sempre foi facilitado pelas redes ferroviárias. O transporte ferroviário é o meio mais adequado para o transporte de carga volumosa para longas distâncias. Além disso, o transporte ferroviário tem um grande potencial para ajudar a minimizar a vasta e dispendiosa deterioração e infra-estruturas rodoviárias no continente.

14. Durante mais de três (3) décadas, o transporte ferroviário conheceu um desenvolvimento espectacular na maior parte do mundo, particularmente em termos de utilização da tecnologia moderna e de comboios de alta velocidade, bem como em termos de crescimento do tráfego internacional e do transporte multimodal. Em muitas partes do continente africano (com excepção da África do Norte e Austral), tem havido tendência de negligenciar até mesmo as poucas redes ferroviárias existentes devido a condições desfavoráveis negociadas para apoio financeiro de doadores e de instituições financeiras internacionais.

15. A China surgiu como o principal país no desenvolvimento da rede ferroviária. A partir de 2013, o país contava com 103.144 km das linhas ferroviárias, a terceira maior rede do mundo, incluindo 11.028 quilómetros de comboios de alta velocidade (HSR) e a maior rede de HSR do mundo. Todas as províncias e regiões, excepto uma, estão ligadas à rede ferroviária. Quase todas as operações ferroviárias são geridas pela *China Railway Corporation*, uma empresa estatal criada em Março de 2013, quando o Ministério dos Caminhos-de-ferro foi dissolvido.

16. As linhas ferroviárias da China estão entre as mais movimentadas do mundo. Em 2006, elas transportaram um quarto do volume de tráfego ferroviário mundial em apenas 6% das linhas do mundo. Em 2013, os caminhos-de-ferro da China realizaram 2.106 bilhões de viagens de transporte de passageiros, resultando em 1.059,56 bilhões de passageiros-quilômetros e transportou 3.967 milhões de toneladas de carga, resultando em transporte de 2.917,4 bilhões de toneladas-quilômetros de carga.

17. A rede ferroviária tem-se expandido rapidamente nos últimos anos. Impulsionado pela necessidade de aumentar a capacidade de carga, o país orçamentou 105,9 bilhões para investimentos ferroviários em 2013 e tem um plano de longo prazo para expandir a rede para 272 mil km até 2050.

III. DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA PARA A INTEGRAÇÃO DE ÁFRICA No CONTEXTO DO PIDA

18. A Comissão da União Africana, em colaboração com as CER, o BAD, a UNECA e instituições especializadas, está a trabalhar na promoção e facilitação do desenvolvimento do transporte ferroviário no âmbito do seu Programa para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), que incide sobre a promoção de uma rede integrada de transporte para o continente, que capitalize sobre a adequação de cada meio de transporte. Neste contexto, os caminhos-de-ferro sempre foram considerados como a espinha dorsal das redes de transporte a todos os níveis.

19. No âmbito do PIDA, o desenvolvimento das redes ferroviárias faz parte do desenvolvimento da **Rede Africana de Infra-estruturas de Transportes Regionais (ARTIN)**. Compõem a ARTIN 9 Estradas Transafricanas (TAH), mais 40 corredores principais que transportam 40% do comércio internacional de África, 19 portos que transportam 70% do comércio internacional do continente e 53 aeroportos que movimentam 90% do tráfego aéreo do continente.

20. A ARTIN consiste de redes centrais cujo objectivo é ligar os grandes centros africanos de consumo e de produção (grandes cidades, centros mineiros, grandes projectos de produção agrícola, etc.) com o resto do mundo através de redes e portais de infra-estruturas de transporte regionais modernos e eficientes. Nesse contexto, destinam-se principalmente para facilitar a integração regional de acordo com a visão do **Tratado de Abuja** de um continente crescente, auto-sustentado, competitivo e regionalmente integrado

21. No âmbito do PIDA, determinou-se que 11 corredores da ARTIN irão exigir a modernização das linhas ferroviárias existentes e construção de linhas ferroviárias novas e modernas o mais rapidamente possível, uma vez que a procura de tráfego deverá exceder 10 milhões de toneladas anuais até 2040. Neste contexto, estima-se que cerca de 12.000 km de novas linhas ferroviárias seriam construídos no âmbito do programa PIDA orçados em cerca de 36 bilhões de dólares e 17.200 km de linhas ferroviárias existentes serão modernizadas a um custo de cerca de 7 bilhões de dólares.

Tabela 2: Programa do PIDA de Construção e Modernização Redes Ferroviárias para ARTIN

Região	Construção de linhas férreas (km)	Modernização de Linhas Férreas (km)	Estimativa de Custo bilhões de \$EU)	
			Construção	Modernização
África do Norte	500	8,100	1.0	4.1
África Ocidental	3,000	2,400	9.0	0.6
África Central	3,000	800	5.2	0.2
África Oriental	2,500	1,800	9.0	0.4
África Austral	4,000	4,100	12.0	1.5
Total	12,000	17,200	36.2	6.8

Fonte: Relatório do Sector de Transporte do PIDA

22. Além disso, no âmbito da Parceria UE-África para as Infra-Estruturas e com o apoio do Mecanismo de Preparação de Projectos da NEPAD (NEPAD-IPPF), a CUA realizou estudos de pré-viabilidade sobre alguns corredores de transporte da ARTIN, que identificou os troços de ligação rodoviária e ferroviária que faltam para serem construídos/reconstruídos ou modernizados para criar serviços de transporte contínuo e acessível em todo o continente. Tais troços são:

Corredor da Estrada Trans-Africana Dakar-N'djamena-Djibouti (TAH) N^{os} 6 e 7

- a. 1.527.km de Estrada a ser construídos, orçados em 2,205 bilhões de dólares
- b. Linha férrea estimada em 5.139 km, orçados em 14,050 bilhões de dólares

Corredor Djibouti–Libreville

- a. 2.143 km de estrada a serem construídos, orçados em 2.094 bilhões de dólares
- b. Linha férrea estimada em 2.366 km, orçada em 5.277 bilhões de dólares

Linha Férrea Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan

- 2.891 km (1.234 km a serem construídos. 1.657 para reabilitar), orçados em 5.022 bilhões de dólares, mais 866 milhões de dólares para equipamento.

23. Foram planeados estudos sobre outros corredores, mas não puderam ser realizados devido à falta de recursos orçamentais. Este trabalho continuará agora no âmbito do PIDA

24. Deve igualmente notar-se que os esforços para desenvolver as redes ferroviárias tiveram início há décadas. Nos fins da década de 70, a União dos Caminhos-de-ferro Africanos elaborou um Plano Director que indicava as ligações em falta dos caminhos-de-ferro como secções viáveis para as interligações das redes ferroviárias, mas cuja construção ainda não tinha sido iniciada ou concluída. O mapa do plano director e a lista de projectos vêm anexados a esta nota. No mesmo diapasão, as CER também elaboraram os seus próprios planos directores no domínio ferroviário. Todos estes estão actualmente a ser analisados e alinhados com o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) e os seus Corredores da ARTIN

IV. ALGUMAS ACTIVIDADES NACIONAIS E REGIONAIS NO DOMÍNIO DO DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO

25. Apesar das dificuldades em mobilizar os enormes recursos financeiros e investimentos para a construção e modernização dos caminhos-de-ferro, alguns países africanos estão a fazer progressos, individual ou colectivamente, no desenvolvimento das suas redes. Na África do Norte e Austral, foram realizados progressos significativos no subsector ferroviário pelos países em causa. As redes ferroviárias nessas regiões estão numa forma comparativamente melhor.

26. Assinale-se ainda que existem alguns projectos em curso e concluídos para a construção e modernização de ferrovias destinadas a acomodar os comboios de alta velocidade nos países tais como Angola, Etiópia e de Marrocos. Na África Oriental, o Quênia lançou uma nova linha de alta velocidade a partir de Mombasa que se estende ao Sudão do Sul, República Democrática do Congo e Burundi. O custo da linha ferroviária será de 5,2 bilhões de dólares e será financiada pela China.

27. Uma colaboração impressionante na implementação de projectos ferroviários foi atingida nos países da linha ferroviária da África Ocidental integrando o Benin, Burkina Faso, Níger e Côte d'Ivoire (Caminho-de-ferro Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan). Após o estudo da CUA sobre essa linha, os países em questão formaram um Comité Ministerial para supervisionar a implementação das ligações identificadas que necessitam de reconstrução e modernização. Os países também mobilizaram recursos para a reabilitação de uma secção ferroviária seriamente danificada e agora estão a preparar um pacote de financiamento abrangente para todas as secções desaparecidas/desgastadas. Este é um exemplo que a CUA pretende promover para todos os Estados-membros.

PARTE A: RUMO AO DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA INTEGRADA AFRICANA DE ALTA VELOCIDADE (AIHSRN)

I. ANTECEDENTES

1. O projecto da Rede Ferroviária Africana Integrada de Alta Velocidade (AIHSRN) é um projecto emblemático da Agenda 2063 da União Africana (UA). Trata-se basicamente de facilitar a realização da Visão da UA de integração física e económica de África. A AIHSRN será complementar e coerente com o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) - como uma iniciativa contínua de infra-estruturas continentais - em todos os seus princípios: Visão, escala, espaço e tempo. Irá também actuar como um "facilitador" para a realização dos quadros continentais tais como o Impulsionamento do Comércio Intra-Africano (BIAT), a Zona de Comércio Livre Continental (ZCLC), bem como acelerar a implementação dos actuais quadros e iniciativas continentais; dentre os quais: o Programa Alargado para o Desenvolvimento da Agricultura em África (CAADP), o Desenvolvimento Industrial Acelerado para a África (AIDA), a Visão Africana de Mineração (AMV), o Plano de Acção para a Produção de Produtos Farmacêuticos (PMPA), bem como servirá de um catalisador para alcançar a tão desejada Paz e Segurança no continente.

2. A concepção da Agenda 2063 da UA surgiu em Maio de 2013 aquando da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da UA reunida para comemorar os cinquenta anos da fundação da Organização da Unidade Africana (OUA). A Conferência, embora reconhecendo sucessos e desafios passados, voltou a dedicar-se à construção de

uma "África integrada, próspera e pacífica, impulsionada pelos seus próprios cidadãos e representando uma força dinâmica na arena global".

3. Através da Declaração Solene do 50º Aniversário da UA, a Conferência também prometeu avançar nos seguintes oito domínios prioritários:

- a) Identidade e renascimento africano;
- b) Continuar a luta contra o colonialismo e direito a autodeterminação;
- c) Agenda de integração;
- d) Agenda de desenvolvimento económico e social;
- e) Agenda de Paz e Segurança;
- f) Governação democrática;
- g) Determinação do Destino de África; e
- h) O lugar da África no mundo.

4. A Agenda 2063 da UA é um quadro estratégico para a transformação socioeconómica do continente nos próximos 50 anos. Ela baseia-se e procura acelerar a implementação de iniciativas continentais passadas e existentes para o crescimento e o desenvolvimento sustentável. É uma continuação do esforço pan-africano para a autodeterminação, liberdade, progresso e prosperidade colectiva. É também um apelo à acção baseada no princípio da solidariedade e na apreciação do que liga os africanos.

5. Mais importante ainda, oferece aos africanos a oportunidade de aspirar grandes ideais, pensar criativamente e por vezes louco¹, e começar a dar um salto para além dos desafios imediatos, iniciando, assim, convergir com o resto do mundo. Portanto, representa as aspirações das pessoas para um futuro melhor que seja inclusivo, ancorado nas realizações, avaliação objectiva de obstáculos e das lições aprendidas nos últimos 50 anos.

6. A Agenda 2063 da UA foi elaborada através de um longo processo consultivo liderado pela Comissão da UA e, portanto, define vozes convergentes de africanos de diferentes origens e interesses, definindo no seu todo o futuro que aspiram para a África em 2063:

1. Uma África Próspera baseada no crescimento inclusivo e desenvolvimento sustentável;
2. Um Continente Integrado, Politicamente Unido, baseado nos ideais do Pan-Africanismo;
3. Uma África de Boa Governação, Respeito pelos Direitos Humanos, Justiça e Estado de Direito;
4. Uma África Pacífica e Segura
5. Uma África com uma forte Identidade Cultural, Valores e Ética;
6. Uma África cujo desenvolvimento é impulsionado pelas pessoas, especialmente apoiando-se no potencial oferecido pelos seus jovens e mulheres; e
7. Uma África como um Forte Actor e Parceiro Global, Resiliente e Influente.

7. África reconhece que as realizações passadas e actuais constituem a base de um esforço concertado e alargado para se afirmar com um programa abrangente que satisfaça as aspirações do povo acima referidas. Estas aspirações reavivaram a esperança de uma

¹ Dra. Nkosazana Dlamini Zuma "Email do Futuro da Presidente da CUA", Bahir Dar, Etiópia, 24 de Janeiro de 2014

vida melhor e o desejo de fazê-la acontecer. Na verdade, "sempre parece impossível até que se concretize." ²

8. É neste contexto, e em cumprimento das aspirações africanas, bem como da Visão da UA de integrar África, que a Comissão da UA pretende facilitar a implementação de um projecto emblemático da Agenda 2063 sobre infra-estruturas de classe mundial que cruza o continente, conecta todas as grandes cidades e apoia o crescimento, o comércio, o desenvolvimento e a transformação estrutural da África.

9. Este projecto emblemático da Agenda 2063 da UA compreende serviços ferroviários africanos de comboio de alta velocidade que ligam todas as principais cidades/capitais do continente. A rede ferroviária africana expresso terá auto-estradas e condutas adjacentes para gás, petróleo, água, bem como cabos de banda larga das TIC.

10. O comboio de alta velocidade proposto faz parte de uma África que representa 20% da superfície terrestre, abrangendo 30,2 milhões de km², com uma população de cerca de um bilião em 2010 e cujo crescimento deverá duplicar em 2050, muito mais do que na China em 2025 e Índia em 2030. Esta população também é mais jovem (12%), logo depois da Ásia (60%), bem à frente da América (12%) e da Europa (8%) (ONU, 2011).

11. A urbanização também aumentará de 40% em 2010 para quase 60% em 2040 (PIDA 2012) e África tem mais de cem cidades com mais de um milhão e sete com mais de dez milhões de habitantes.

12. Além disso, África tem uma das taxas de crescimento populacional mais elevadas que se espera manter.

Tabela: População projectada e PIB em África, 2010-2040

	2010	2020	2030	2040
População (milhões)	1,033	1,276	1,524	1,770
População urbana (milhões)	413	569	761	986
PIB (2005 PPP \$ bilhões)	3,300	6.010	11,639	20,334
PIB/per capita (\$)	3,190	4,709	7,636	11,490

Fonte: PIDA 2012

II. VISÃO E OBJECTIVOS

13. O projecto ferroviário de alta velocidade subscreve o espírito do Tratado de Abuja de 1991, que prevê a aceleração da integração continental e que inspirou a Visão do Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África, de: ***Uma África integrada, onde as infra-estruturas e os serviços de transporte servem a livre circulação de mercadorias e de passageiros, oferecendo opções para transporte seguro, confiável e contínuo; com baixos custos em apoio ao desenvolvimento económico regional sustentável e à protecção do ambiente.***

14. Neste contexto, a Visão do projecto da Rede Ferroviária Integrada de Alta Velocidade da África irá proporcionar.

² Nelson Rolihlahla Mandela

Rede africana de transporte com uma componente ferroviária moderna de alta velocidade, harmoniosamente articulada em torno da principal rede ferroviária convencional modernizada, capaz de fazer ligações rápidas, inteligentes e eficazes entre os vários centros de desenvolvimento apoiados por várias políticas económicas e sociais.

15. Para atingir esta Visão, os principais objectivos do projecto da Linha Ferroviária Integrada de Alta Velocidade de África são:

1. Apoiar uma economia africana saudável e competitiva;
2. Facilitar o acesso a um sistema de trânsito rápido, eficiente, saudável e moderno, capaz de apoiar a integração regional e responder à demanda por um meio de transporte mais eficiente;
3. Promover plataformas logísticas melhoradas para um melhor meio de transferência do tráfego envolvido;
4. Garantir conforto e excelente serviço para vários utentes;
5. Garantir um ambiente limpo e sustentável; e
6. Apoiar a sinergia com outras infra-estruturas e investimentos económicos.

III. PRINCÍPIOS

16. Para alcançar o resultado desejado, o projecto emblemático de AIHSRN estará ancorado em princípios-chaves de uma África "sem fronteiras", interconectada e próspera.

- **Soberania em comum:** aspiração de desenvolver um espaço económico africano comum, tal como previsto no Tratado de 1991, que institui a Comunidade Económica Africana (Tratado de Abuja). A este respeito, a Comissão da UA, através do seu Presidente e das suas estruturas de governação, irá liderar a mobilização de recursos soberanos inalienáveis, para fundo geral destinado a infra-estruturas de propriedade comum.
- **Mobilização de recursos inovadora:** dando oportunidade a todos os africanos no continente e da diáspora, bem como aos parceiros para investirem no projecto de AIHSRN.
- **Integração de infra-estruturas:** o PIDA constituirá a pedra angular da Estratégia de Infra-estruturas da Agenda 2063 para integrar a AIHSRN com outros meios de transporte, sectores de energia, água e TIC.
- **Educação e Avanço Tecnológico:** Espera-se que a educação e a inovação nas tecnologias ferroviárias de alta velocidade e noutros domínios relacionados, através da formação, investigação e desenvolvimento, especialmente para os jovens africanos, sejam a principal subsidiária deste projecto. Espera-se igualmente que sectores como serviços de turismo, soldadura altamente qualificada, engenharia, etc. venham a receber impulso substancial do projecto.

17. A Comissão da UA, portanto, liderará os esforços para promover e facilitar a implementação do projecto de AIHSRN. Mensagens educacionais e de comunicação necessárias serão estabelecidas através de todas as formas de media, especialmente, os

órgãos de comunicação social para alcançar aos africanos onde quer que estejam, especialmente os jovens.

IV. MEDIDAS TOMADAS E EM CURSO

18. O projecto AIHSRN foi formalmente lançado pela Decisão do Conselho Executivo **EX.CL/Dec.821 (XXV)** adoptada na Cimeira da União Africana realizada em Junho de 2014 em Malabo, Guiné Equatorial. A decisão solicitou à Comissão da UA que: *"continue a explorar e a preparar acções concretas para a implementação dos programas e projectos prioritários identificados na Agenda 2063, nomeadamente a **Rede Integrada de Comboio de Alta Velocidade**, acelerando o processo de criação de uma Zona de Comércio Livre Continental (ZCLC), o Passaporte Africano e a livre circulação de pessoas, a capitalização das oportunidades no sector da aviação no âmbito da implementação da Decisão de Yamoussoukro sobre a Unificação do Espaço Aéreo Africano, a implementação do Projecto da Barragem do Grande Inga, Rede Electrónica Pan-Africana, a criação de uma Plataforma Consultiva Anual para o diálogo político envolvendo uma vasta gama de intervenientes e outras iniciativas de integração que estejam em harmonia com o espírito da Agenda 2063."*

19. Desde então, a Comissão da União Africana desenvolveu uma síntese abrangente do projecto que delinea a sua visão, objectivos, princípios e estratégia, de acordo com a visão global da Agenda 2063, da **"África que aspiramos"** nos próximos cinquenta anos. Além disso, a CUA empreendeu uma série de acções com vista a avançar para o projecto da Rede Ferroviária Integrada de Alta Velocidade de África para a fase de implementação.

20. A este respeito, um desenvolvimento digno de nota coincidiu com a concepção do projecto de AIHSRN. Em Maio de 2014, o Primeiro-ministro da República Popular da China, S.E. Sr. Li Keqiang, visitou África, incluindo a CUA, para promover a "cooperação entre a África e a China em matéria de Linha Ferroviária de Alta Velocidade, Aviação, Estradas e Infra-estruturas de Industrialização", expressando a vontade da China de ajudar os amigos africanos a alcançar o seu "Sonho do Século".

21. A fim de acelerar a implementação das propostas dos líderes chineses e africanos acima mencionadas, em Janeiro de 2015 um **"Memorando de Entendimento sobre a Promoção da Cooperação no domínio das Redes Ferroviárias, Rodoviárias, Redes Regionais de Aviação e Campos de Industrialização entre a China e a África"**, foi assinado entre a Comissão Nacional de Desenvolvimento e Reforma da China e a CUA.

22. Por conseguinte, o MdE forneceu as bases para que a China se tornasse um parceiro estratégico no projecto de AIHSRN. No espírito do referido Memorando de Entendimento, os dois lados (CUA e NDRC) concordaram em preparar uma Visão conjunta 2063 relativa à Rede Ferroviária Integrada Africana de Alta Velocidade, bem como um **Plano de Acção Quinquenal para a cooperação na AIHSRN** e o desenvolvimento ferroviário global em África.

23. Para assegurar a implementação efectiva do projecto de AIHSRN, conforme orientado pela Decisão **EX.CL/Dec.821 (XXV)**, do Conselho Executivo, e tomando em conta o MdE da CUA-NDRC, a CUA facilitou uma série de acções que podem ser resumidas da seguinte forma:

- a) Formou uma Equipa Africana de Peritos oriundos das CER, Academia, Sociedade Civil, CUA e NPCA para trabalhar sobre todos os aspectos técnicos do projecto, incluindo a visão, estratégia e arranjos de implementação. Até agora, apenas a COMESA e a EAC designaram um perito ferroviário, cada um deles, para integrar a equipa do projecto. O convite está aberto a outras CER para nomearem peritos para se juntarem à equipa;
- b) Convocou várias reuniões de trabalho do lado africano para rever a visão e o roteiro bem como preparar Termos de Referência para um estudo abrangente de pré- viabilidade do projecto;
- c) Organizou duas reuniões consultivas conjuntas com a parte chinesa, na China e em África (Adis Abeba, Etiópia), respectivamente, para trabalhar na Visão conjunta e nos arranjos de implementação do projecto;
- d) Missão de alto nível da Presidente da CUA à China, realizada em Outubro/ Novembro de 2015, para consultas sobre a visão e estratégia de implementação do projecto.

24. Presentemente, os seguintes resultados encontram-se em diversos estágios de execução:

No.	Resultado	Estágio
1.	Projecto de Visão Conjunta 2063 África-China da Rede Ferroviária Integrada Africana de Alta Velocidade	<i>Ainda em consulta dos dois lados</i>
2.	Plano de Acção Quinquenal Conjunto África-China (2016-2020)	<i>assinado e finalizado pela Presidente da CUA S.E. Dra. Nkosazana Dlamini Zuma e Ministro da NDRC da China, S.E. Sr. XU Shaoshi na Sede da CUA em 5 de Outubro de 2016</i>
3.	Desenho da estrutura da rota preliminar da AIHSRN	<i>Finalizado pelo lado Africano</i>
4.	Criação da Unidade de Implementação do Projecto (PIU) e os seus Termos de Referências (TOR)	<i>Finalizados os TOR, mas a criação da PIU está em curso pelo lado africano:</i> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>A Estrutura Preliminar foi finalizada</i> ▪ <i>Descrições de Tarefas foram feitas</i> ▪ <i>O gabinete e o coordenador interinos da PIU (por destacamento) foram disponibilizados na NPCA de Joanesburgo.</i>
5.	Realizar um estudo abrangente de pré- viabilidade do projecto AIHSRN	<i>Finalizados os TdR. Estudos à espera de disponibilidade de fundos</i>
6.	Preparação de estratégias de Industrialização, Desenvolvimento dos Recursos Humanos e Comunicação	<i>Em curso</i>

V. PASSOS A SEGUIR

25. Está bastante claro que gastou-se muito tempo no desenvolvimento do conceito e de estratégias para AIHSRN. Agora é importante que o projecto do comboio de alta velocidade passe para a fase de implementação o mais breve possível. A este respeito, propõe-se os seguintes passos a seguir:

- a) Criação, operacionalização e Reforço da Unidade de Implementação do Projecto (PIU) e Equipa de Gestão do Projecto (PMT)
- b) Mobilização de recursos para o estudo abrangente de viabilidade, incluindo o envolvimento de instituições financeiras de desenvolvimento africanos e internacionais tais como BAD, DBSA (Banco de Desenvolvimento de África Austral), e IsDB (Banco Islâmico de Desenvolvimento), etc.
- c) Consulta com o Ministério do Comércio da China e a *China Railway Construction Corporation (CRCC)* em relação à implementação do acordo.
- d) Sensibilização dos Estados-membros da UA e de todos os parceiros;
- e) Envolvimento de Peritos Africanos na Diáspora.