

**PT**

**PT**

**PT**



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 24.6.2009  
COM(2009) 301 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO  
CONSELHO**

**Parceria União Europeia - África  
Ligar a África e a Europa: reforçar a cooperação no sector do transporte**

# COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

## Parceria União Europeia - África Ligar a África e a Europa: reforçar a cooperação no sector do transporte

### 1. INTRODUÇÃO

Principais vectores de integração socioeconómica, as infra-estruturas e os serviços de transporte são prerequisites indispensáveis para as trocas comerciais e a circulação de bens e pessoas. Os transportes, meio principal de acesso físico ao emprego, aos cuidados de saúde e à educação, são pilares do desenvolvimento e elementos fundamentais para o bem-estar das populações, rurais e urbanas.

Em África, a densidade viária é baixa (6,84 km por 100 km<sup>2</sup>, contra 12 km na América Latina e 18 km na Ásia) e a rede de estradas mal cuidada. As interligações ferroviárias são escassas, sobretudo na África ocidental e central, e mais de uma quinzena de países africanos não tem caminho-de-ferro<sup>1</sup>. Só três aeroportos africanos figuram entre os primeiros 150 a nível mundial em movimento de passageiros. O transporte marítimo assegura 92 a 97% do comércio internacional africano, contando-se cerca de 80 portos importantes, mas que sofrem de problemas de equipamento e de segurança. A frota africana é velha – perto de 80% dos navios têm mais de 15 anos, contra uma média mundial de 15%.

Os custos de transporte em África são, de facto, dos mais elevados do mundo, representando em média 15% das receitas de exportação, contra 7% nos países em desenvolvimento dos outros continentes e 4% nos países industrializados. A situação agrava-se nos países encravados, como o Malawi ou o Chade, onde os custos de transporte podem chegar a 50%. A quota-parte de África no comércio mundial caiu, desde os anos 60, de 6 para 2% e os custos do transporte marítimo continuam a aumentar.

A debilidade das infra-estruturas, as demoras e formalidades excessivas nas fronteiras, uma gestão deficiente (falta de manutenção, excesso de carga nos camiões, etc.) e a falta de normas de segurança contam-se entre as causas principais desta situação. A necessidade de infra-estruturas, para conciliar melhor a oferta e a procura, é sistematicamente destacada no quadro da negociação e conclusão dos acordos de parceria económica com os países ACP (África, Caraíbas e Pacífico) destinados a promover o comércio.

A Europa não fica inactiva face a esta realidade. A parceria UE-África para as infra-estruturas, criada em 2006<sup>2</sup> e cujo objectivo central é promover a interconexão das redes no continente africano, forma o quadro de referência para a União Europeia.

---

<sup>1</sup> Burúndi, Cabo Verde, Comores, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Líbia, Maurícia, Níger, República Centro-Africana, Ruanda, São Tomé e Príncipe, Seicheles, Serra Leoa, Somália e Chade.

<sup>2</sup> «Interconectar África: Parceria UE-África em matéria de infra-estruturas», COM(2006) 376 de 13.7.2006.

A União Europeia, o maior doador mundial, contribui com cerca de 30% do financiamento consagrado às infra-estruturas de transporte, através dos programas indicativos nacionais do Fundo Europeu de Desenvolvimento.

### Financiamentos europeus em favor do sector dos transportes

<b>9.º FED (2002-2006)</b>	<b>Verbas afectadas (M€)</b>	<b>Observações</b>
<b>Programas nacionais</b>	2700	Para projectos de transporte em África, essencialmente no sector rodoviário.
<b>Programas regionais</b>	210	Afectação global. A parte referente às infra-estruturas de transporte carece ainda de confirmação.
<b>Intra-ACP</b>	108	Afectação global do fundo fiduciário para as infra-estruturas em apoio à parceria. A parte referente ao sector dos transportes não foi ainda determinada e dependerá da procura.
<b>10.º FED (2007-2013)</b>	<b>Verbas afectadas (M€)</b>	<b>Observações</b>
<b>Programas nacionais</b>	2800	Para projectos de transporte em África, essencialmente no sector rodoviário.
<b>Programas regionais</b>	1523	Verbas afectadas a quatro regiões africanas
<b>Intra-ACP</b>	300	Afectação global do fundo fiduciário para as infra-estruturas em apoio à parceria. A parte referente ao sector dos transportes não foi ainda determinada e dependerá da procura.
<b>Política Europeia de Vizinhança</b>	<b>Verbas afectadas (M€)</b>	<b>Observações</b>
<b>Instrumento Europeu de Vizinhança e Parceria (IEVP)</b>	49,5	Verbas afectadas aos países MEDA no período 2000-2009 para projectos regionais de transporte.
<b>Facilidade de Investimento da Política de Vizinhança (FIV)</b>	28,8	Verbas afectadas desde 2008.
<b>Facilidade Euro-Mediterrânica de Investimento e de Parceria (FEMIP)</b>	1473	Financiamento do Banco Europeu de Investimento no período 2004-2009.

Mas a cooperação UE-África abarca também os aspectos legislativos e regulamentares associados às infra-estruturas, possibilitando assim o apoio não só ao crescimento económico e ao comércio, mas também ao emprego e ao combate à pobreza, em consonância com os Objectivos de Desenvolvimento do Milénio definidos pelas Nações Unidas.

A presente comunicação complementa as comunicações recentes da Comissão<sup>3</sup> relativas às regiões ultraperiféricas, que sublinham a necessidade de reforçar as ligações marítimas entre essas regiões e os países vizinhos não membros da União Europeia.

No contexto actual de crise económica mundial, a que se somam a degradação constante do meio ambiente e as alterações climáticas, é de temer que sejam os países mais pobres e vulneráveis os primeiros e os mais duramente atingidos. Estas crises múltiplas afectam os grandes fluxos migratórios nacionais e intra-regionais, que poderão intensificar-se e intensificar assim também a pressão migratória sobre as economias avançadas. Para ajudar os países em desenvolvimento a enfrentarem a crise, o Conselho adoptou em 18 de Maio de 2009 uma série de conclusões que preconizam, nomeadamente, o apoio às infra-estruturas regionais e à construção das infra-estruturas em falta na África subsariana, bem como às infra-estruturas regionais mediterrânicas, no quadro da União para o Mediterrâneo.

Importa, pois, prosseguir esforços em prol do desenvolvimento de África, que deve poder alicerçar-se num sistema de transportes eficaz, em infra-estruturas de qualidade e na coordenação modal. As instâncias interessadas, na Europa e em África, devem levar por diante os seus compromissos e iniciativas. A União Europeia irá prosseguir o seu trabalho de cooperação e coordenação com as instituições financeiras europeias e internacionais, nomeadamente o Banco Mundial e o Banco Africano de Desenvolvimento, com o objectivo de aumentar a eficácia e a perenidade dos projectos realizados.

Nesse contexto, a presente comunicação inscreve-se na perspectiva do plano de execução da parceria estratégica para as infra-estruturas estabelecida pela União Europeia e a União Africana em 2007. Respondendo ao desejo expresso pela União Africana, trata-se de:

- por um lado, lançar um processo de reflexão sobre a extensão das redes transeuropeias a África com vista a facilitar os fluxos de tráfego;
- por outro lado, contribuir para as actividades da parceria no domínio dos serviços de transporte, nomeadamente colocando à disposição dos parceiros africanos a experiência e as melhores práticas da política comum de transportes.

Na sequência da comunicação, e com base nos resultados do diálogo entre a União Europeia e a União Africana, elaborar-se-á um plano de medidas prioritárias, com a respectiva montagem financeira, que será integrado numa declaração conjunta da União Europeia e da União Africana.

## **2. LIGAR A ÁFRICA E A EUROPA**

A dinamização e a facilitação dos fluxos de tráfego entre os dois continentes, que correspondem a uma necessidade simultaneamente económica e comercial, acarretarão a redução dos custos de transporte e uma maior sustentabilidade e fiabilidade dos serviços de transporte. Essa facilitação exige uma planificação e execução coordenadas dos projectos de infra-estruturas e uma cooperação reforçada nos sectores do transporte aéreo e marítimo, os dois modos mais utilizados.

---

<sup>3</sup> «Estratégia para as regiões ultraperiféricas: progressos alcançados e perspectivas futuras», COM(2007)507 final, e «As regiões ultraperiféricas: um trunfo para a Europa», COM(2008) 642 final.

## **2.1 Ligações a promover: traçar uma carta comum das infra-estruturas de transporte**

Nos últimos anos, a Europa e a África definiram e expandiram as suas redes de transporte, a primeira com as redes transeuropeias e a segunda com os corredores transafricanos<sup>4</sup>. A União Africana, nomeadamente, lançou-se num importante trabalho de compatibilização dos planos continentais e regionais respeitantes às infra-estruturas, materializado na elaboração do programa de desenvolvimento das infra-estruturas em África (PIDA).

A etapa complementar consiste em articular a planificação dos dois continentes, com vista a criar uma verdadeira rede de transporte euro-africana. Trata-se de identificar os pontos de ligação entre as redes europeias e africanas, em especial portos e aeroportos. O relatório de Novembro de 2005 do grupo de alto nível, relativo à extensão da rede transeuropeia de transportes aos países vizinhos<sup>5</sup>, identifica as auto-estradas do mar como um dos cinco grandes eixos transnacionais a criar.

No quadro da cooperação regional mediterrânica no sector dos transportes, o programa regional MEDAMOS do EuroMed apoia a actividade da parceria euro-mediterrânica, cujo objectivo é promover projectos-piloto de auto-estradas do mar. Em 2007 foi lançado um convite para apresentação de propostas, que possibilitou o financiamento de quatro projectos, apresentados respectivamente por Marrocos, Tunísia, Argélia e Israel.

A importância destas ligações para os portos, o caminho-de-ferro e a rede de estradas nos países encravados ilustra a necessidade de uma abordagem intermodal para o desenvolvimento do sector dos transportes. Este é um sector propício ao reforço das ligações e do intercâmbio de experiências entre a Europa e a África. O «corredor do Maputo»<sup>6</sup>, por exemplo, é fonte de ensinamentos de grande utilidade para projectos de corredores análogos que venham a iniciar-se na Europa.

A prazo poderá estabelecer-se com a África subsariana uma parceria similar, em moldes a definir em concertação com a Comissão da União Africana e as regiões económicas interessadas.

Naturalmente, o processo de ligar a Europa e a África deverá atender às negociações em curso no âmbito da União para o Mediterrâneo e aos trabalhos do Grupo de Ministros dos Transportes do Mediterrâneo Ocidental (GTMO5+5)<sup>7</sup>.

## **2.2. Promover o desenvolvimento do sector ferroviário**

A identificação das ligações ferroviárias prioritárias é essencial e passa por um diálogo concertado com as partes interessadas, em especial as autoridades portuárias e os parceiros do sector privado. A expansão do caminho-de-ferro em África faz de facto todo o sentido, uma vez que possibilita a distribuição, no interior do continente, dos fluxos comerciais que transitam pelos portos, e é essencial para os países encravados, como o Chade ou a República

---

<sup>4</sup> Ver mapas apensos.

<sup>5</sup> «Networks for peace and development – Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions», relatório final do Grupo de Alto Nível presidido por Loyola de Palacio.

<sup>6</sup> [www.mcli.co.za](http://www.mcli.co.za)

<sup>7</sup> Diálogo informal dos países da bacia ocidental do Mediterrâneo, que agrupa a Argélia, Espanha, França, Itália, Líbia, Malta, Marrocos, Mauritânia, Portugal e Tunísia.

Centro-Africana. A fluidez e a eficiência da cadeia logística dependem, também elas, da utilização eficiente do caminho-de-ferro. A integração e a complementaridade dos modos de transporte constituem, assim, um factor essencial de um sistema de transporte fiável e eficaz no longo prazo.

### **2.3. Prosseguir a cooperação nos sectores aéreo e marítimo**

#### *2.3.1. Sector aéreo*

O potencial de desenvolvimento do sector do transporte aéreo em África é muito elevado, visto este continente representar actualmente apenas 4% do tráfego mundial. As necessidades de deslocação com destino à Europa, mas também, e sobretudo, de mobilidade intracontinental, tornam indispensável um melhoramento substancial do transporte aéreo, tanto em termos de tráfego como de qualidade do serviço.

A União Africana é um dos parceiros privilegiados da União Europeia. A UA promove, assim, o diálogo estruturado entre os continentes e também entre e com as comunidades económicas regionais. Esse diálogo permitirá, designadamente, identificar iniciativas concretas nas principais áreas de interesse.

- A segurança de voo, prioridade número um, requer uma abordagem comum, a fim de se poderem identificar os meios principais a accionar para melhorar a aplicação das normas da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO). Em vários países africanos, a situação a nível da segurança de voo, repertoriada nos relatórios de auditoria da ICAO, levou a Comissão a considerar existirem lacunas importantes no exercício dos controlos regulamentares e na supervisão dos operadores certificados de certos países. O aumento do número de acidentes no continente africano aponta para uma necessidade acrescida de reforçar a aplicação efectiva e o respeito das normas de segurança internacionais. A Comissão está pronta a cooperar no reforço das autoridades da aviação civil nacionais com os países africanos que o desejem.
- A segurança propriamente dita, uma nova prioridade, afecta tanto os países da Europa como da África, não só nas suas relações bilaterais como nas suas relações com países terceiros. A realização de experiências-piloto e de seminários de formação contribuirá para a aquisição de competências, eventualmente apoiada por grupos *ad hoc* de auditoria constituídos por inspectores de segurança.
- A regulamentação económica carece de modernização. Para apoiar o processo iniciado com a decisão de Yamusukro<sup>8</sup> é essencial reforçar as instâncias continentais e regionais da aviação civil e fornecer a assistência necessária à sua implementação. Poderá criar-se, para o efeito, um fórum de discussão regular dos problemas de interesse comum.
- A limitação dos efeitos das alterações climáticas e das emissões poluentes é um desafio que se coloca a toda a aviação internacional. Neste contexto, poderá ser

---

<sup>8</sup> A decisão de Yamusukro tem por base o Tratado de Abuja e entrou em vigor em 12 de Agosto de 2000. Os seus objectivos principais são a melhoria da prestação dos serviços aéreos pelas companhias africanas e a criação de uma agência executiva encarregada da supervisão e implementação do processo de liberalização.

indicado um quadro de cooperação para facilitar o acesso aos mecanismos de desenvolvimento ecológico instituídos no quadro do Protocolo de Quioto.

Estas iniciativas têm por finalidade contribuir para a eficiência e o crescimento a longo prazo do sector do transporte aéreo em África. Uma das prioridades é encontrar rapidamente uma solução para o problema da designação comunitária, a fim de pôr termo à ilegalidade dos acordos aéreos bilaterais hoje existentes entre os Estados africanos e os Estados-Membros da União Europeia. Será também importante abordar o problema da designação de companhias aéreas africanas, por meio, nomeadamente, de acordos entre a Comunidade Europeia e os Estados africanos ou as comunidades económicas regionais. A conferência UE-África sobre o transporte aéreo, que reuniu em Windhoek a 2 e 3 de Abril de 2009, lançou a primeira pedra desta cooperação que culminará na elaboração de um plano de acção.

### 2.3.2. *Sector marítimo*

Mais de 10 milhões de cidadãos utilizam o transporte marítimo para se deslocarem de ou para a Europa e a África.

A União Europeia e a União Africana deverão iniciar, com base na experiência euro-mediterrânica, uma cooperação activa no sentido de melhorar a eficiência portuária, articulada em torno de três eixos:

- No plano da regulamentação, o objectivo deve ser simplificar, na medida do possível, os procedimentos aduaneiros e documentais, a fim de reduzir o tempo de espera das mercadorias nos terminais, sem prejuízo das regras de segurança europeias.
- No plano das infra-estruturas, é necessário reforçar as operações de dragagem em certos portos africanos importantes, para, por um lado, garantir uma profundidade suficiente e, por outro lado, tirar partido da capacidade de investimento das empresas europeias de movimentação portuária. O número insuficiente de postos de amarração impõe aos navios longo tempo de espera para entrada nos portos, constituindo assim um nó de estrangulamento do tráfego entre a Europa e a África. O financiamento destas obras de infra-estrutura deverá ser promovido no quadro da execução dos programas indicativos nacionais e regionais. O melhoramento das ligações terrestres dos portos africanos é outro elemento importante para garantir um impacto efectivo das infra-estruturas portuárias nas economias nacionais e regionais.
- A segurança dos portos deverá ser garantida mediante a aplicação das normas internacionais (Código ISPS); em especial, deverão ser efectuados os controlos e providenciadas as infra-estruturas necessárias para impedir o acesso não autorizado de passageiros, mercadorias ou outros objectos aos navios, limitando assim o risco de utilização do transporte marítimo para fins de migração ilegal, tráfico ilícito ou atentados terroristas.

Num outro registo, o da protecção do ambiente, deverá ser promovida a adesão às convenções internacionais, com vista, em especial, à construção de instalações portuárias eficazes para o tratamento dos resíduos provenientes dos navios. Na medida do possível, o desenvolvimento dos portos marítimos deverá inscrever-se num quadro mais geral de políticas marítimas integradas, que incluam o ordenamento do espaço marítimo e instrumentos de gestão de zonas costeiras integradas. Será esse particularmente o caso quando estão previstos investimentos em zonas ecologicamente sensíveis.



### **3. PROMOVER O INTERCÂMBIO DE EXPERIÊNCIAS PARA FAVORECER UM SISTEMA DE TRANSPORTES MAIS EFICIENTE**

No balanço que efectuou em finais de 2008<sup>9</sup>, a Comissão sublinhou a necessidade de reforçar o empenhamento político da União Europeia e da União Africana com contribuições concretas, a fim de acelerar a execução das acções identificadas na estratégia UE-África.

No domínio dos transportes, é possível incentivar, e instituir no futuro próximo, programas de intercâmbio, medidas de assistência técnica e geminações.

A Comissão Europeia poderá, em particular, estudar a viabilidade de uma assistência técnica de curta duração e de um intercâmbio de informações com os países da África subsariana. A Comissão poderá assim promover intercâmbios, geminações e actividades de formação, de participação voluntária e segundo modalidades de geometria variável que envolvam as administrações dos países mediterrânicos.

#### **3.1. Ferramentas a partilhar no domínio das infra-estruturas**

À parte a questão do financiamento, no centro do desenvolvimento das infra-estruturas, em África como na Europa, está a planificação. A União Africana exprimiu, aliás, o seu desejo de aplicar a metodologia das redes transeuropeias.

Esta metodologia, que se aplica não apenas às redes de transporte, mas também às redes energéticas e informáticas, visto ser interesse comum destes sectores a reflexão conjunta sobre as respectivas necessidades em infra-estruturas, será apresentada num seminário UE-UA organizado no quadro das actividades da parceria. Neste contexto, deverá merecer atenção a questão da qualidade e perenidade das infra-estruturas. A cooperação mediterrânica no sector dos transportes<sup>10</sup> é ilustrativa de um método concertado de favorecer a interconexão das redes europeias e norte-africanas. Essa cooperação assenta num quadro institucional multilateral, com três escalões complementares: os grupos de trabalho temáticos, encarregados das questões técnicas, o Fórum Euro-Mediterrânico (EuroMed), que prepara as decisões da conferência ministerial EuroMed, e esta última, a instância decisória estabelecida a nível dos ministros dos transportes dos países mediterrânicos, os únicos competentes para tomarem decisões estratégicas de cooperação regional no domínio dos transportes.

Para superar as dificuldades colocadas pela execução dos grandes projectos das redes transeuropeias, e reconhecendo que nem sempre a explicação dos atrasos residia na falta de financiamento, a União Europeia pôs em prática o método dos coordenadores.

Os coordenadores têm por função acompanhar a montagem financeira dos projectos pelos Estados-Membros e promover métodos comuns de avaliação. A sua pertinência é particularmente evidente nas situações seguintes:

- gestão deficiente;
- atrasos na construção de troços transfronteiriços vitais;

---

<sup>9</sup> «Um ano após Lisboa: a Parceria África-UE em acção»

<sup>10</sup> 17 parceiros: Mauritânia, Marrocos, Argélia, Tunísia, Egipto, Síria, Autoridade Palestiniana, Israel, Jordânia, Líbano, Turquia, Albânia, Líbia, Montenegro, Croácia, Bósnia-Herzegovina e Mónaco.

- ausência de acordo definitivo dos países interessados quanto ao calendário e ao traçado;
- falta de financiamento em troços vitais;
- necessidade de congregar um amplo leque de interessados, por exemplo, empresas, operadores, autoridades regionais.

Conforme anunciou na sua comunicação «Ajudar os países em desenvolvimento a enfrentar a crise»<sup>11</sup>, a Comissão Europeia tenciona iniciar um diálogo com as organizações regionais, em especial a União Africana, para ajuizar da pertinência da nomeação de coordenadores de projecto para as ligações em falta nas oito redes transafricanas identificadas<sup>12</sup>.

### **3.2. Promover um sistema de transportes seguro e eficiente**

A segurança, em todas as suas vertentes, diz respeito a todos os modos de transporte e interessa a ambos os continentes. Certos programas de investigação da União Europeia<sup>13</sup> estão já a promover o intercâmbio de boas práticas e acções de formação nesta área, nomeadamente na África subsariana e no Magrebe. As questões da segurança têm, pois, um lugar legítimo no diálogo euro-africano. Neste contexto, dada a sua situação geográfica próxima de rotas marítimas e estreitos, as regiões ultraperiféricas podem desempenhar um papel na governação dos mares, nomeadamente na vigilância das águas costeiras (e.g. combate à pesca ilegal, à pirataria e ao tráfico de drogas) e na segurança do transporte (e.g. melhor gestão do transporte de petróleo do golfo de Adem ao Mediterrâneo).

#### *3.2.1. Transporte marítimo: reforço da segurança*

A União Europeia dá assistência técnica a 10 países mediterrânicos<sup>14</sup> nos domínios da segurança marítima, da protecção do transporte marítimo e da prevenção da poluição no Mediterrâneo, no quadro do projecto regional SAFEMED. A União participa no esforço de melhoramento das competências concedendo bolsas para a qualificação do pessoal das administrações marítimas nacionais. O projecto SAFEMED proporciona igualmente apoio técnico ao alinhamento da regulamentação nacional pelas convenções internacionais. Os sistemas comunitários de gestão do tráfego marítimo são outro domínio de cooperação desejável com os países mediterrânicos. Projectos similares, destinados a reforçar a segurança do sistema de transporte marítimo e combater a poluição causada pelos navios, poderão ser desenvolvidos com as comunidades regionais, numa base de participação voluntária.

A União Europeia é igualmente favorável ao projecto da Organização Marítima Internacional de instalar centros regionais de coordenação das operações de salvamento na costa africana (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre).

A União Europeia poderá fornecer assistência técnica, nomeadamente através da Agência Europeia da Segurança Marítima (cujo mandato terá provavelmente de ser alargado), a fim de

---

<sup>11</sup> COM(2009) 160 de 8.4.2009

<sup>12</sup> Dacar-Jamena, Nuakchott-Lagos, Cartum-Jibuti, Lagos-Mombaça, Cairo-Gaborone, Jamena-Windhoek, Beira-Lobito, Dar Es Salam - Kigali.

<sup>13</sup> TRANSAFRICA, STADIUM.

<sup>14</sup> Marrocos, Argélia, Tunísia, Egipto, Israel, Jordânia, Líbano, Autoridade Palestiana, Síria e Turquia.

ajudar os Estados costeiros africanos a melhorarem os seus sistemas de acompanhamento do tráfego marítimo, numa perspectiva regional de intercâmbio de dados.

Importa também que os países do norte e do noroeste africano se comprometam a combater a utilização, no transporte de passageiros, de embarcações, por vezes de muito pequeno porte, que não obedecem a qualquer norma e navegam sobrecarregadas. Esta prática põe em perigo a vida e a integridade física de milhares de pessoas carenciadas, nomeadamente quando à sua cabeça estão organizações criminosas e os passageiros são migrantes clandestinos.

### *Combate à pirataria*

Embora tenha diminuído a nível mundial no período 2003-2006, o número de actos de pirataria e ataques à mão armada recenseados subiu de forma alarmante em 2007 (17%). A situação agravou-se em 2008, tanto em número como em violência, constituindo o Corno de África e o Golfo da Guiné regiões particularmente vulneráveis.

A fim de conter a escalada deste fenómeno, que penaliza África e trava o desenvolvimento do comércio dada a insegurança reinante nos portos e nas águas costeiras, a União Europeia poderá dar o seu contributo para o reforço e a qualificação dos recursos das administrações que têm a seu cargo a aplicação da regulamentação marítima. A Organização Marítima Internacional já definiu programas de acompanhamento.

A vigilância marítima desempenha um papel essencial na prevenção de actividades ilícitas no mar. É desejo da União Europeia reforçar, no quadro da sua política marítima integrada, a cooperação com os parceiros africanos e o intercâmbio de informações com as autoridades nacionais competentes.

### *3.2.2. Transporte aéreo: reforço necessário da segurança*

A definição de um novo modelo operacional africano deve acompanhar o crescimento do tráfego aéreo. Uma vez validado, tal modelo permitirá a identificação do contributo potencial das infra-estruturas europeias existentes (como os programas de navegação por satélite – EGNOS) ou em construção (SESAR, a vertente tecnológica do Céu Único Europeu) para a segurança, com base nas conclusões e no plano de acção GMES (*Global Monitoring for Environment and Security*) para África. A abertura do espaço aéreo africano ao tráfego deve acompanhar-se igualmente da reorganização do espaço aéreo e da rede de rotas aéreas, para garantir maior eficiência económica (rotas mais curtas), melhor desempenho ambiental e mais segurança. Esta modernização poderá fazer-se região a região, tendo em conta as necessidades das companhias aéreas no que respeita às ligações intra-africanas e intercontinentais. Uma abordagem possível consiste no alargamento a África do modelo do céu único, em conjugação com o acesso ao programa SESAR.

### *3.2.3. EGNOS*

A navegação por satélite pode ter um papel essencial nos sectores atrás analisados. A infra-estrutura que permite uma localização precisa é muito insuficiente em África, embora seja fundamental para o sector dos transportes e, mais em geral, para o desenvolvimento económico do continente. A África representa, de facto, 3% apenas das partidas de aviões em todo o mundo, mas 19% dos acidentes, na sua maioria devidos a erros de navegação, ocorrem em território africano.

A instalação em África de infra-estruturas terrenas complementares do sistema europeu EGNOS de navegação por satélite, ou seja, de um sistema EGNOS próprio de África, pode constituir uma solução económica, que fará o continente africano beneficiar de todas as vantagens do sistema, não só no sector dos transportes – aéreo, ferroviário e marítimo costeiro – mas também nos sectores da energia, da agricultura e do ordenamento e gestão do território.

#### 3.2.4. *Transporte rodoviário: o desafio da segurança rodoviária*

O modo de transporte rodoviário continua a ser o dominante em África, representando entre 80% e mais de 90% do tráfego interurbano e inter-estatal de mercadorias. A estrada é muitas vezes o único meio de acesso às zonas rurais.

Os acidentes de viação causam anualmente um milhão de mortos. 65% das vítimas mortais são peões e 35% dos peões são crianças. O custo destes acidentes representa, em cada país, 1 a 3% do PIB, um valor particularmente dramático para os países em desenvolvimento<sup>15</sup>. No momento em que prepara o próximo programa de acção europeu (2011-2020) neste domínio, a Comissão conta intensificar esforços no sentido de fazer beneficiar outros grupos de países da experiência adquirida na União Europeia, a diferentes níveis. Nesta perspectiva, e no quadro do diálogo sectorial com as autoridades de segurança rodoviária das administrações nacionais e regionais interessadas, poderão apontar-se as seguintes pistas:

- criar mecanismos adequados para promover o intercâmbio das melhores práticas;
- no quadro da execução dos programas indicativos nacionais e regionais, privilegiar a afectação das dotações comunitárias destinadas à rede rodoviária a medidas específicas de reforço da segurança rodoviária;
- promover a inclusão da segurança rodoviária nos estudos do impacto social dos investimentos rodoviários.

#### 3.2.5. *Transporte urbano*

De todos os continentes, a África é o que regista a mais forte expansão urbanística. Segundo um relatório da UN-Habitat, os centros urbanos estão a crescer 4,5% ao ano. Cerca de 40% da população africana vive nas cidades, prevendo-se que esta proporção duplique até 2030. Em 2020, Nairobi, Joanesburgo e Abidjan contarão com mais de 10 milhões de habitantes e outras 77 cidades acolherão, cada uma, 1 milhão de pessoas. Com este crescimento, os efeitos da urbanização multiplicam-se, nomeadamente em termos de poluição do ar e de congestionamento do tráfego.

A União Europeia apoia, através do programa CIVITAS<sup>16</sup>, as cidades europeias que aplicam estratégias integradas de transporte urbano. Este programa serve também de plataforma para o intercâmbio de ideias e boas práticas entre cidades, por exemplo no domínio da gestão do tráfego ou das alternativas ferroviárias.

O programa poderá ser aberto à participação das cidades africanas, para que também elas beneficiem da experiência adquirida. Será assim de considerar:

---

<sup>15</sup> Fontes: Banco Mundial, Organização Mundial de Saúde (2004, 2007)

<sup>16</sup> [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

- A abertura do Fórum Civitas às cidades africanas;
- A participação de cidades africanas na conferência anual do Fórum Civitas;
- Geminações entre cidades africanas e europeias.

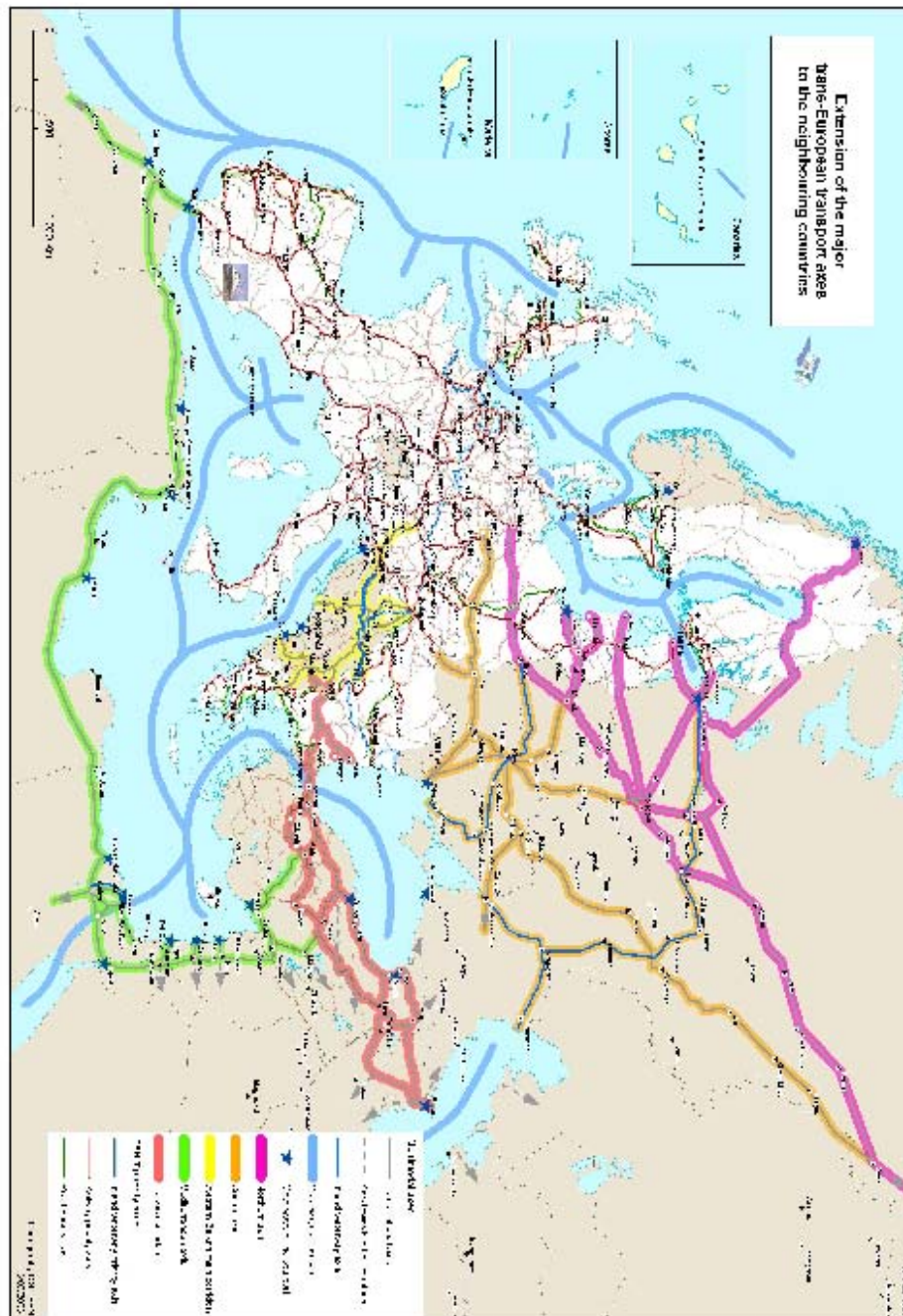
#### **4. CONCLUSÃO**

A cooperação estratégica entre a Europa e a África no sector dos transportes desenvolve-se no quadro da parceria UE-África para as infra-estruturas, cujo objectivo é promover a interconexão das redes africanas regionais e nacionais de transporte, distribuição de água, energia e telecomunicações. Apoia-se também na política de vizinhança, na sua relação mais específica com a África do Norte. A presente comunicação, que se inscreve no âmbito destas políticas e instrumentos, inicia uma reflexão sobre as melhores ligações transcontinentais e sugere áreas de cooperação e de partilha de experiências, com vista ao desenvolvimento de um sistema de transportes mais fiável, mais seguro e que não assente apenas em infra-estruturas novas, mas também em serviços mais eficazes, seguros e baratos. As medidas identificadas serão executadas no quadro dos mecanismos de cooperação e dos instrumentos existentes, nomeadamente o Acordo de Cotonu, o Fundo Europeu de Desenvolvimento e a política de vizinhança, sem excluir os meios existentes no âmbito da política comum de transportes.

Na fase actual, a presente comunicação visa servir de ponto de partida à União Africana para a identificação de medidas concretas no sector dos transportes, a aprofundar com o conjunto dos parceiros africanos e europeus. A conferência de balanço da política e da execução da rede transeuropeia de transportes, prevista para 2009, estará aberta à participação dos parceiros mediterrânicos e africanos e constituirá a ocasião ideal para instituir, no quadro da parceria UE-África, um fórum informal consagrado ao sector dos transportes, que reunirá duas vezes por ano e no qual participarão, além das entidades institucionais já representadas na parceria, os operadores de transporte, as associações, europeias e africanas, e os doadores internacionais, possibilitando assim um debate mais alargado das questões específicas deste sector fundamental para o desenvolvimento. A etapa seguinte deverá consistir na adopção, através da assinatura de uma declaração conjunta, de um plano de medidas prioritárias com a respectiva montagem financeira. A próxima cimeira UE-África, que se realizará em finais de 2010 em África, oferecerá uma oportunidade para se analisarem os progressos efectuados na execução do plano de acção.

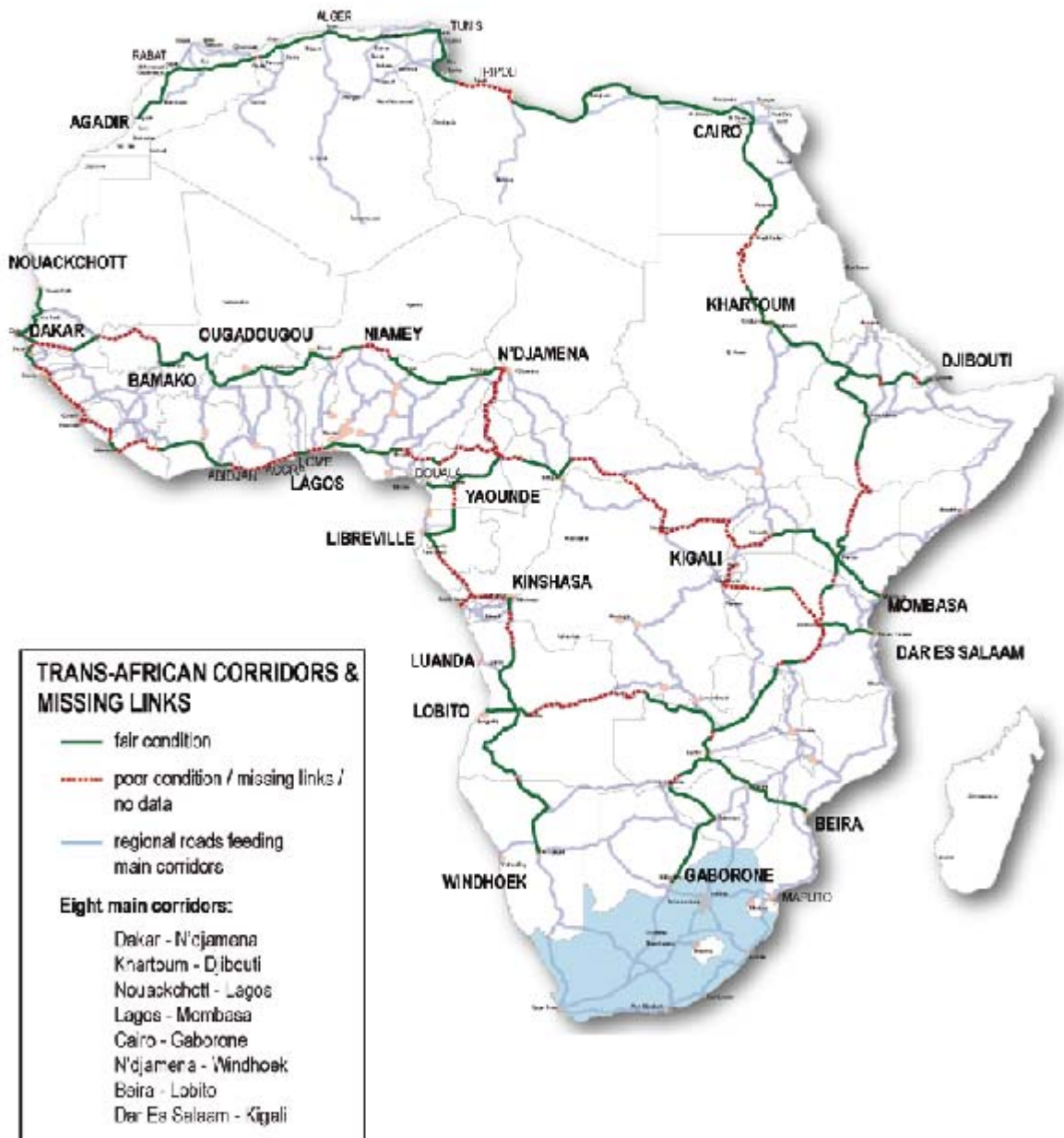
## ANEXO

1. Extensão dos eixos principais da rede transeuropeia de transportes aos países vizinhos



2. Corredores rodoviários transafricanos

# Trans-African Road Transport corridors

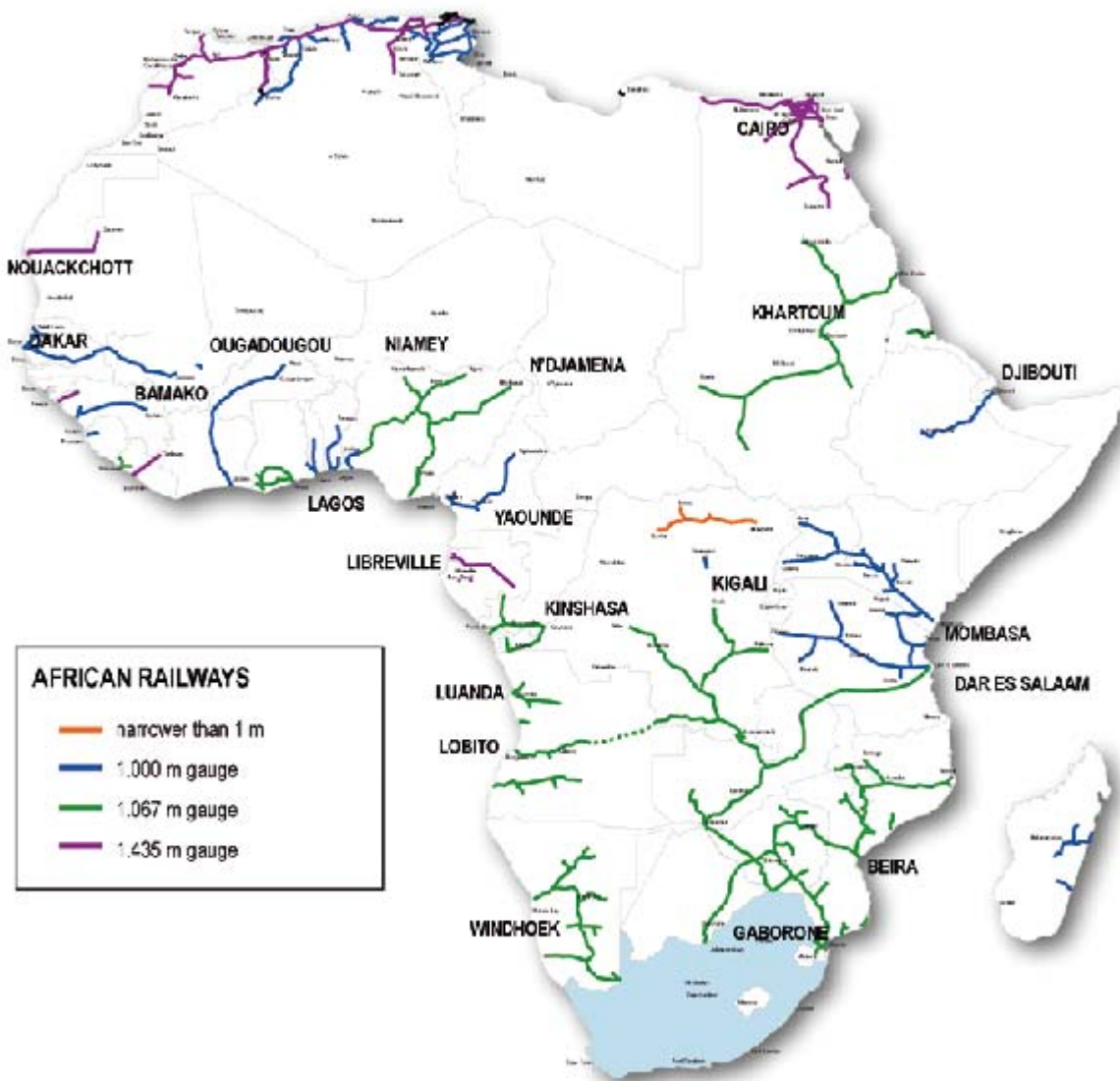


The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.



3. Rede ferroviária africana

# African Railways



The boundaries, colours, denominations and any information shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgment on the legal status of any territory, or any endorsement or acceptance of such boundaries.