



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 13.07.2006  
COM(2006) 376 final

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

**Interconectar África: Parceria UE-África em matéria de infra-estruturas**

**{SEC(2006) 896}  
{SEC(2006) 983}**

## ÍNDICE

1.	Responder aos desafios em matéria de infra-estruturas para acelerar o desenvolvimento de África .....	3
1.1.	Os desafios em matéria de desenvolvimento .....	3
1.2.	O combate permanente de África.....	4
1.3.	A África deve investir mais nas infra-estruturas.....	5
	Os fundos que serão atribuídos a estas duas sub-regiões de África, a título do FED e do orçamento da UE, serão objecto de uma programação numa fase posterior, nos limites do seu quadro financeiro respectivo.....	6
1.4.	Mais investimento implica a melhoria dos sistemas e das instituições.....	6
2.	Visão continental e regional de África.....	6
2.1.	União Africana - um parceiro privilegiado .....	6
2.2.	NEPAD – Plano de Acção a Curto Prazo em matéria de Infra-estruturas (i-STAP) ...	7
2.3.	Proceder de forma diferente para atingir os objectivos do NEPAD em matéria de infra-estruturas .....	7
3.	A iniciativa da União Europeia: a Parceria UE-África em matéria de infra-estruturas	7
3.1.	Objectivos .....	8
3.2.	Âmbito de aplicação.....	8
3.3.	Beneficiar da experiência e dos ensinamentos que a Europa retirou das suas redes transeuropeias.....	9
4.	A Parceria na prática .....	9
4.1.	Acções institucionais.....	9
4.2.	Instrumentos de aplicação .....	10
4.3.	As acções.....	12
4.4.	Coordenação com os Estados-Membros e com outras iniciativas e organismos internacionais .....	13
4.5.	Uma estratégia para uma parceria sustentável .....	14
	ANNEX.....	16

# COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

## Interconectar África: Parceria UE-África em matéria de infra-estruturas

O Conselho Europeu, ao estabelecer a sua estratégia para África, concluiu que um crescimento rápido, sustentável e abrangente é essencial para lutar contra a pobreza e assegurar o desenvolvimento do continente<sup>1</sup>. Uma das principais medidas subjacentes à estratégia do Conselho é a criação da Parceria UE – África em matéria de infra-estruturas. Esta parceria, um esforço conjunto da União Europeia, responde aos objectivos de desenvolvimento da União Africana e da sua Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD). Tem por objectivo aumentar substancialmente o investimento da União Europeia em África em matéria de infra-estruturas e de prestação de serviços no sector dos transportes, da energia, da água e das tecnologias da informação e da comunicação (TIC). Melhorar as infra-estruturas, os serviços conexos e o quadro regulamentar contribuirá para o crescimento económico duradouro, promoverá a competitividade do comércio, criará emprego e um trabalho decente, incentivará a integração regional e contribuirá para a redução da pobreza. A realização destes objectivos depende também dos esforços sustentados que serão desenvolvidos para reforçar a paz e a segurança e para melhorar a governação em África.

### 1. RESPONDER AOS DESAFIOS EM MATÉRIA DE INFRA-ESTRUTURAS PARA ACELERAR O DESENVOLVIMENTO DE ÁFRICA

As pesquisas efectuadas na Europa e em África revelam que responder aos desafios a nível das infra-estruturas e dos serviços conexos pode contribuir de forma efectiva para atingir e manter as taxas de crescimento de 7% necessárias para alcançar os ODM (Objectivos de Desenvolvimento do Milénio)<sup>2</sup>. A parceria propõe-se dar resposta a estes desafios.

#### 1.1. Os desafios em matéria de desenvolvimento

**Incentivar um crescimento económico duradouro:** para que África invista em África e atraia investimento directo estrangeiro, é necessário essencialmente assegurar a fiabilidade das infra-estruturas e dos serviços que fornece. Para tal é indispensável dispor de um contexto económico estável, seguro e bem governado. Segundo certas estimativas, um aumento de um por cento do *stock* de infra-estruturas poderia aumentar o PNB em um por cento<sup>3</sup>.

**Promover um comércio competitivo:** África necessita de um sistema de transportes e de comunicações eficaz para transportar as suas mercadorias para os mercados nacionais, regionais e internacionais. O transporte de mercadorias em África é mais difícil e custa quase duas vezes mais do que noutras regiões em desenvolvimento, especialmente em países sem acesso ao mar. Melhorias nas diversas áreas de intervenção política e uma reforma regulamentar no sector do comércio, dos transportes e das TIC, bem como a nível do reforço

---

<sup>1</sup> Conselho Europeu: A UE e a África: para uma parceria estratégica - 15961/05 (comunicado de imprensa 367) de 19.12.2005.

<sup>2</sup> Rede CAD sobre a Redução da Pobreza: *Guiding principles on using infrastructure to reduce poverty*, Dezembro de 2005

<sup>3</sup> “Poderá a África reivindicar o século XXI”, Banco Mundial, Abril de 2000.

da capacidade institucional e das infra-estruturas físicas poderiam reduzir de forma significativa os custos de transporte e aumentar as capacidades do sector.

**Promover a integração regional:** África necessita de expandir o seu comércio, o que exige um compromisso a nível da integração no âmbito de acordos comerciais regionais coerentes e uma harmonização das políticas de infra-estruturas e dos quadros regulamentares. Uma comunicação eficaz e a utilização de cibertecnologias podem acelerar este processo.

**Contribuir eficazmente para os ODM:** actualmente mais de 300 milhões de pessoas - cerca de 42% da população de África - ainda não têm acesso a água potável. Do mesmo modo, 60% dessa população não tem acesso ao saneamento básico. Menos de 20% da população de África têm acesso à electricidade e os racionamentos e os cortes da electricidade fazem parte da rotina diária. Estes problemas entram a criação de emprego e o investimento industrial e impedem a produção de bens e serviços competitivos. Por conseguinte, para atingir todos os ODM, afigura-se essencial garantir o acesso à água a preços razoáveis e a serviços energéticos modernos, à rede de saneamento básico e a uma melhor higiene.

## 1.2. O combate permanente de África

Durante a década de noventa, muitos países africanos adoptaram novas políticas em matéria de infra-estruturas, que deram origem a importantes reformas institucionais e financeiras, a fim de garantir infra-estruturas sustentáveis. Apesar dos progressos realizados, há ainda muito a fazer, nomeadamente para melhorar a governação e a integração regional.

**Os sistemas de transporte são ainda deficientes, mas melhoram lentamente:** o transporte rodoviário representa 90% do transporte interurbano, mas as ligações físicas e os serviços propostos são inadequados. A cobertura da rede ferroviária é pouco densa e a interconexão das redes é reduzida. Muitos portos marítimos lutam para oferecer serviços competitivos e as vias navegáveis internas são pouco integradas nas redes de transporte. O transporte aéreo não beneficiou plenamente da adopção da decisão Yamoussoukro em 1999. As condições rodoviárias estão a melhorar à medida que são aplicadas as práticas preconizadas pelo Programa da África Subsariana no domínio dos transportes (SSATP). A eficácia dos transportes ferroviários e dos portos revela uma certa melhoria quando os serviços são concessionados ao sector privado. No entanto, os custos do transporte continuam a ser elevados, muito mais do que noutras regiões em desenvolvimento, representando em média 14% do valor da totalidade das exportações, a comparar com 8,6% para o conjunto dos países em desenvolvimento, e são ainda mais elevados em relação a inúmeros países encravados, tais como o Malawi (56%), o Chade (52%) e o Ruanda (48%)<sup>4</sup>.

**Potencial energético abundante mas utilizado de forma ineficaz:** a maior parte das energias fósseis é exportada. Os recursos renováveis são raramente utilizados ou são-no de forma pouco sustentável e apenas 7% do potencial hidroeléctrico da África são transformados em electricidade. O agrupamento dos recursos energéticos e a interconexão permitiriam resolver o problema da falta de fiabilidade e do custo dos serviços. Afigura-se, por conseguinte, essencial reforçar a cooperação em matéria de energia e as actividades comerciais a nível nacional e transfronteiras para melhorar a fiabilidade, diminuir os custos e melhorar o acesso.

---

<sup>4</sup> Avaliar a integração regional em África, Comissão Económica para a África, 2004.

**Os recursos hídricos são repartidos de forma desigual e a irregularidade das chuvas acentua ainda mais esta desigualdade:** em muitos países de África, os recursos hídricos estão sujeitos a importantes flutuações sazonais e a ciclos periódicos de secas e de inundações que entravam a produção alimentar, a protecção do ecossistema e o desenvolvimento económico, em especial entre as populações pobres. As bacias fluviais transfronteiras necessitam de uma gestão conjunta para assegurar a conservação e a partilha equitativa dos recursos - uma prioridade do Conselho Ministerial Africano sobre a Água nos seus esforços para criar uma Visão Africana da Água até 2025. Para diminuir o custo e melhorar o acesso aos serviços no domínio da água a nível nacional, é necessário um quadro estável e seguro a nível financeiro e em matéria de governação.

**As tecnologias da comunicação em África recuperam rapidamente o seu atraso apesar do acesso a esses serviços continuar desigual:** o serviço de comunicações por telefone fixo, o mais reduzido do mundo, progride rapidamente, mas foi ultrapassado pelo crescimento espectacular dos serviços de telefonia móvel<sup>5</sup>. O acesso a esses serviços nas zonas rurais continua bastante atrasado em relação às zonas urbanas. A clivagem digital, a mais importante do mundo, reduz-se lentamente à medida que as comunidades económicas regionais (CER) e os Estados harmonizam as suas políticas e as suas regulamentações no domínio das comunicações, mas uma reforma regulamentar insuficiente ameaça tornar os serviços de telecomunicações em África os mais dispendiosos do mundo.

### **1.3. A África deve investir mais nas infra-estruturas**

Os Governos africanos e os parceiros de desenvolvimento reduziram acentuadamente, durante a década de noventa, os recursos que consagram às infra-estruturas. As despesas públicas neste domínio diminuíram para um nível substancialmente inferior a 4% do PIB, um limiar indispensável para assegurar a manutenção e o funcionamento das infra-estruturas, sem falar dos investimentos suplementares, correspondentes a 5% do PIB, necessários para assegurar o seu desenvolvimento. Por outras palavras, a África precisa de 20 mil milhões de dólares americanos suplementares por ano para apoiar um crescimento de 7%.

A ajuda concedida pelos Estados-Membros da UE para as infra-estruturas económicas e os serviços diminuíram na última década, principalmente no domínio dos transportes e parcialmente em matéria de energia. Em percentagem do montante total da ajuda pública ao desenvolvimento (APD), os compromissos diminuíram de 19% no período 1985-1994 para 11% no período 1995-2004<sup>6</sup>. Nos últimos dez anos, a Comunidade Europeia manteve o seu nível de ajuda financeira à África subsariana no domínio dos transportes. Esta eleva-se actualmente a 2 500 milhões de euros a título do 9º FED. Após a Cimeira Mundial de 2002 sobre o desenvolvimento sustentável, a ajuda financeira para a água passou de 475 milhões de euros para 975 milhões de euros, no domínio da energia, passou para 230 milhões graças às facilidades ACP para a água e para a energia. O montante da ajuda da Comunidade Europeia (FED) à África subsariana no domínio das infra-estruturas eleva-se no total a 3 750 milhões de euros, isto é, 25% do 9º FED. Na África do Norte, a ajuda orçamental da Comunidade Europeia neste domínio representa 382,9 milhões de euros para o período 2003-2005 (ver quadro em anexo).

---

<sup>5</sup> COM (2006) 181. Para uma parceria mundial na sociedade da informação: Seguimento da fase de Túnis da Cimeira Mundial sobre a Sociedade da Informação”.

<sup>6</sup> Atlas dos doadores, Comissão Europeia-OCDE.

Os fundos que serão atribuídos a estas duas sub-regiões de África, a título do FED e do orçamento da UE, serão objecto de uma programação numa fase posterior, nos limites do seu quadro financeiro respectivo.

#### **1.4. Mais investimento implica a melhoria dos sistemas e das instituições**

##### *1.4.1. Ensinaamentos a tirar da experiência adquirida*

As avaliações recentemente efectuadas nos sectores abrangidos pela presente comunicação indicam que a política e a estratégia da Comunidade Europeia desempenharam um papel importante na melhoria da manutenção das infra-estruturas, um dos elementos essenciais da abordagem sectorial da Comunidade Europeia. No entanto, é necessário envidar ainda mais esforços para assegurar o seu carácter duradouro. O reforço da rede rodoviária primária e dos portos marítimos teve um efeito positivo no desenvolvimento do comércio e na integração económica regional. A melhoria do acesso aos serviços de água e de saneamento básico melhorou as condições de vida das populações. Todos esses ensinamentos confirmam a utilidade da abordagem sectorial da Comunidade Europeia. É a este nível que a coordenação entre a Comissão, os Governos africanos e outros doadores permitiu realizar progressos significativos, que prosseguirão no futuro. Está em curso uma avaliação no domínio da energia.

##### *1.4.2 As perspectivas de futuro*

As economias africanas só obterão benefícios se os serviços fornecidos por infra-estruturas mais eficazes forem assegurados ao longo do tempo. Muitos países africanos decidiram abordar as questões do desenvolvimento sustentável: acessibilidade macroeconómica, meios financeiros seguros e suficientes para a manutenção das infra-estruturas, instituições geridas de forma “comercial” e pessoal qualificado e em número suficiente nas administrações, dados fiáveis baseados em investigações, melhoria das operações aduaneiras e simplificação dos procedimentos comerciais, redução do impacto sobre o ambiente e criação de quadros regulamentares. Há ainda muito para fazer.

É preciso muito tempo para criar quadros institucionais e financeiros sólidos. Poucos países dispõem de infra-estruturas suficientemente robustas para sobreviverem sem apoio externo. O desenvolvimento sustentável a nível regional é impossível sem quadros fortes a nível nacional. Estes elementos são indispensáveis para permitir às economias africanas recolherem os frutos de uma aplicação rigorosa dos protocolos e dos acordos regionais sobre o transporte, a energia, a água e as TIC.

## **2. VISÃO CONTINENTAL E REGIONAL DE ÁFRICA**

Os Chefes de Estado da União Africana (UA) identificaram a paz, a segurança e a boa governação como elementos essenciais do êxito do desenvolvimento. Para que África realize verdadeiros progressos no sentido de atingir os OMD, deve adoptar uma visão continental. A criação da Nova Parceria para o Desenvolvimento de África (NEPAD) surgiu num momento crucial do desenvolvimento de África.

### **2.1. União Africana - um parceiro privilegiado**

A UA, em pleno desenvolvimento, constitui um parceiro privilegiado para a UE. Com o seu mandato político a nível do continente, a UA facilita o diálogo com e entre as comunidades

económicas regionais (CER), um factor cada vez mais importante para interconectar África. A UA assegura uma verdadeira participação africana, orienta a política global e garante a integridade continental da Parceria.

## **2.2. NEPAD – Plano de Acção a Curto Prazo em matéria de Infra-estruturas (i-STAP)**

Em Maio de 2002, a UA publicou o NEPAD (i-STAP), que defende que colmatar as lacunas a nível das infra-estruturas constitui o elemento essencial para assegurar a interconexão, a integração regional e o crescimento económico. Este plano define objectivos para o sector das infra-estruturas associados ao objectivo global de redução da pobreza. Aborda os desafios sectoriais e propõe soluções em quatro domínios: (i) facilitação – quadros político e regulamentar; (ii) reforço das capacidades institucionais; (iii) investimento em capital e (iv) estudos de novos projectos. O i-STAP incentivou um diálogo aprofundado entre a UA-NEPAD/doadores e entre estes últimos, incluindo a Comunidade Europeia e os Estados-Membros da UE, contribuíram para a sua actualização. Dá um novo impulso, acelerando a aplicação de políticas e boas práticas já comprovadas.

## **2.3. Proceder de forma diferente para atingir os objectivos do NEPAD em matéria de infra-estruturas**

Em primeiro lugar, é necessário afectar muito mais recursos ao desenvolvimento das infra-estruturas a fim de contribuir efectivamente para um crescimento económico sustentável. Entre 2005 e 2015, a África subsariana deverá consagrar cerca de 5% do seu PIB aos investimentos em infra-estruturas e 4% adicionais ao seu funcionamento e manutenção, ou seja, uma despesa suplementar de 20 mil milhões de dólares americanos por ano. Em segundo lugar, os africanos devem apropriar-se e liderar o seu desenvolvimento, nomeadamente a nível da fixação das prioridades, e progredir em matéria de integração regional, solidez da governação institucional e económica e da transparência dos contratos públicos. Em terceiro lugar, os doadores devem criar mecanismos de execução susceptíveis de terem um efeito de alavanca sobre as fontes de investimento públicas e privadas. Em quarto lugar, todas as partes devem assumir os compromissos que subscreveram na Declaração de Paris<sup>7</sup>. Em quinto lugar, o sector privado deve reforçar a sua participação (a Comissão Europeia organiza um fórum das empresas em Novembro de 2006). A parceria propõe-se atingir estes objectivos.

## **3. A INICIATIVA DA UNIÃO EUROPEIA: A PARCERIA UE-ÁFRICA EM MATÉRIA DE INFRA-ESTRUTURAS**

Esta parceria, baseada na estratégia da União Europeia para África, constitui a resposta da União ao Plano de Acção do NEPAD em matéria de infra-estruturas. Define um quadro que permite reforçar a coerência das acções realizadas pela Comunidade Europeia e os Estados-Membros e canalizar os seus esforços de forma coordenada para aumentar progressivamente a ajuda concedida à África.

---

<sup>7</sup> Declaração de Paris sobre a Eficácia da Ajuda, Fevereiro de 2005.

### 3.1. Objectivos

A parceria destina-se a apoiar os programas que facilitam a interconexão a nível continental e regional. As intervenções realizadas no quadro desta parceria virão igualmente completar a acção sectorial da UE em matéria de infra-estruturas a nível nacional (Quadro 1) e contribuirão para a aplicação dos Acordos de Parceria Económica (APE). Estas abordagens garantirão a coerência entre os investimentos a nível continental e regional e as estratégias nacionais de redução da pobreza e de desenvolvimento das infra-estruturas. Esta complementaridade aumentará o carácter sustentável das acções a nível regional e nacional. O anexo apresenta relatórios sucintos por sector, bem como mapas que indicam os corredores de transporte transafricanos, bem como as interconexões eléctricas, as bacias fluviais e as redes de TIC em torno das quais se organizarão as intervenções da parceria.

### 3.2. Âmbito de aplicação

A parceria centrar-se-á principalmente nas infra-estruturas que garantem a interconexão de todo o continente africano e das suas diferentes regiões. Englobará as infra-estruturas transfronteiras, regionais e nacionais na sua acepção mais lata: redes de transporte, infra-estruturas e conexões hidráulicas e energéticas, bem como as redes das TIC.

A parceria abordará também as questões da prestação de serviços que são essenciais para suprimir os obstáculos às trocas comerciais intra-regionais e inter-regionais, aproveitando assim as oportunidades criadas pela liberalização dos serviços e pelas reformas aduaneiras. Os programas elaborados no quadro da parceria compreenderão simultaneamente investimentos em matéria de infra-estruturas materiais, medidas de desenvolvimento institucional e de reforço das capacidades, bem como um apoio ao quadro político e regulamentar e à facilitação, elementos indispensáveis para o bom funcionamento das infra-estruturas e da prestação de serviços. As orientações europeias e internacionais serão seguidas para avaliar de forma aprofundada o impacto social e ambiental. As melhores práticas serão utilizadas para limitar as consequências ambientais e sociais potencialmente negativas e para promover e reforçar as incidências positivas.

#### Caixa n° 1: Infra-estruturas – objectivos sectoriais

Transportes - reduzir os custos e melhorar a qualidade dos serviços, **suprimindo os obstáculos associados às infra-estruturas e os entraves não materiais à livre circulação das mercadorias e das pessoas, reforçando as operações aduaneiras, melhorando a manutenção dos activos de transporte, etc. em torno dos seguintes eixos: corredores comerciais sem fronteiras nem obstáculos; estradas em melhor estado e mais seguras; serviços ferroviários competitivos; portos eficazes, incluindo infra-estruturas e serviços de pesca modernos que cumpram normas sanitárias adequadas, e mares e portos mais seguros; espaço aéreo e aeroportos seguros e eficazes.**

Água e saneamento básico - utilização sustentável dos recursos hídricos limitados **a fim de responder às necessidades fundamentais da população em termos de água e de saneamento básico e de contribuir para uma melhor gestão dos recursos hídricos a nível local, a nível das bacias fluviais e das captações, bem como a nível nacional e transfronteiras.**

Energia - **Desenvolver plenamente o acesso a serviços energéticos abordáveis e sustentáveis para os sectores económicos e sociais, melhorar o contexto político e as capacidades institucionais e facilitar os planos de investimento indispensáveis para garantir a produção de electricidade, as interconexões transfronteiras, a extensão das redes e a distribuição da energia nas regiões rurais.**



Tecnologias da informação e da comunicação - reduzir a clivagem digital **proporcionando um acesso adequado e acessível às TIC graças ao apoio à reforma regulamentar, ao reforço das capacidades e à criação de infra-estruturas pan-africanas de banda larga e de serviços em linha não comerciais ligados às redes regionais e nacionais.**

### **3.3. Beneficiar da experiência e dos ensinamentos que a Europa retirou das suas redes transeuropeias**

A União Europeia tem uma longa experiência no desenvolvimento das redes transeuropeias (RTE) no domínio dos transportes, da energia e das telecomunicações, que pode partilhar com África para que esta se dote de infra-estruturas regionais e de uma interconexão a grande escala que complemente os objectivos sectoriais por país, a fim de garantir crescimento económico e integração. A UE elaborou princípios (ver anexo) que i) definem uma metodologia clara e rigorosa para identificar os principais eixos transnacionais e os projectos prioritários e ii) estabelecem um consenso entre os países e os intervenientes no que diz respeito à harmonização dos quadros regulamentares. Esses conhecimentos virão enriquecer o diálogo UA-UE.

## **4. A PARCERIA NA PRÁTICA**

A parceria, que reúne uma grande variedade de instituições e de intervenientes, deve funcionar com base numa interacção eficaz à escala continental, regional e nacional. As CER possuem as suas próprias circunscrições, que são muito dispersas do ponto de vista geográfico e que englobam países com níveis de desenvolvimento diferentes. Alguns países são membros de duas ou mesmo, em alguns casos, de três CER diferentes, o que torna as acções da parceria ainda mais complexas.

### **4.1. Acções institucionais**

Como a parceria funciona a três níveis – continental, regional e nacional – o princípio da subsidiariedade deve ser aplicável num quadro geral que permita a coordenação mínima exigida para a realização de intervenções eficazes.

#### *4.1.1. Nível continental*

A UA-NEPAD examina e actualiza periodicamente o Plano de Acção a Curto Prazo em matéria de Infra-estruturas (i-STAP) e coordena a fixação das prioridades continentais e regionais da parceria. Estas prioridades tomarão em consideração os programas das CER e as acções nacionais que apoiam a parceria, bem como qualquer adaptação dos princípios das RTE da União Europeia. A UA-NEPAD e a Comissão Europeia (sede e delegação da UE na Etiópia) partilharão as suas informações e resultados com os Estados-Membros da UE e o consórcio africano para as infra-estruturas.

#### *4.1.2 Nível regional*

A cooperação regional entre a Comunidade Europeia e as CER está já bem estabelecida no quadro do Acordo de Parceria de Cotonu. Prevê a conclusão de Acordos de Parceria Económica (APE) destinados a criar mercados regionais e a facilitar o comércio inter-regional e intra-regional, bem como o comércio externo com parceiros situados fora do continente africano. Para garantir a coerência e a complementaridade entre a parceria e as estratégias

regionais, os programas indicativos regionais (PIR) devem dar apoio aos quadros políticos e regulamentares que reforçam o carácter sustentável dos investimentos materiais realizados a título da parceria. A UA-NEPAD e a Comissão Europeia (sede e delegações regionais da UE) supervisionarão os investimentos destinados a reforçar as redes e os sistemas regionais.

A cooperação regional entre a UE (incluindo as regiões ultraperiféricas, em especial as Ilhas Canárias, a Reunião e a Madeira), os países da África do Norte e os seus vizinhos do Mediterrâneo ocorre no âmbito de vários quadros da cooperação, nomeadamente a Parceria euro-mediterrânica, a Política Europeia de Vizinhança e os seus planos de acção, a Iniciativa Horizonte 2020 e a componente mediterrânica da Iniciativa da UE para a Água. O financiamento disponível no âmbito destes programas de cooperação, nos limites geográficos aplicáveis, poderão apoiar as intervenções realizadas a nível da parceria.

#### *4.1.3. Nível nacional*

A cooperação para o desenvolvimento à escala nacional contribui para o êxito e a sustentabilidade da parceria a nível regional e continental. A cooperação entre a Comunidade Europeia e os países da África subsariana está bem estabelecida no quadro do Acordo de Cotonu. Do mesmo modo, a Política de Vizinhança da Comunidade Europeia e os acordos concluídos neste contexto regem a cooperação com os países da África do Norte. A Comunidade Europeia e os Estados-Membros da União Europeia decidiram orientar-se para programas plurianuais comuns com base nas estratégias de desenvolvimento dos países parceiros<sup>8</sup>. O processo inclui uma consulta do sector privado e da sociedade civil, que pode proporcionar oportunidades em matéria de financiamento por parte do sector privado no quadro da parceria. Assim, o programa indicativo nacional (PIN) financiado pelo FED ou pelo orçamento da UE é estabelecido no quadro de uma estratégia nacional comum.

Para garantir a coerência e a complementaridade entre a parceria e as estratégias nacionais, os programas nacionais devem apoiar as políticas e as medidas sectoriais que reforçam o carácter sustentável das acções no âmbito da parceria. A UA-NEPAD trabalhará em estreita colaboração com a UE e as suas delegações, a fim de supervisionar as intervenções que contribuem directamente para a realização dos objectivos da parceria.

## **4.2. Instrumentos de aplicação**

Os Estados-Membros da UE comprometeram-se a aumentar a sua Ajuda Pública ao Desenvolvimento (APD) para 0,56% do RNB até 2010, sendo metade dos 20 mil milhões de euros anuais suplementares reservada para a África. Os Estados-Membros comprometeram-se igualmente a melhorar a eficácia da ajuda – apropriação, harmonização, alinhamento pelos sistemas nacionais e focalização sobre os resultados. Para que estes compromissos sejam cumpridos, os esforços da UE devem ser coerentes, coordenados e colectivos. Ao desenvolver uma visão global, a parceria propõe um quadro que permite reforçar a ajuda para as infra-estruturas e obter resultados efectivos. Apresentam-se seguidamente várias formas de colaboração para a UE.

### *4.2.1. Recursos programáveis do FED*

---

<sup>8</sup> Conclusões do Conselho sobre o financiamento do desenvolvimento e eficácia da ajuda; Ajuda da UE: Disponibilizar mais, melhor e mais rapidamente – CAGRE – 11 de Abril de 2006, Luxemburgo.

**Recursos regionais e nacionais:** se o nível actual de financiamento do 9º FED se mantiver no 10º FED, os fundos afectados às infra-estruturas poderiam passar de 3 750 milhões de euros para aproximadamente 5 600 milhões de euros, dos quais uma parte importante financiará as intervenções da parceria.

**Recursos intra-ACP:** para além do financiamento mobilizado a partir das facilidades para a água e para a energia de apoio à parceria, um montante de cerca de 600 milhões de euros, que será canalizado da seguinte forma:

- uma parte substancial será atribuída ao Fundo fiduciário para projectos de investimento propostos pelos promotores para efeitos de financiamento misto através de subvenções e de empréstimos. Estas subvenções serão concedidas em conformidade com as modalidades do Fundo fiduciário;
- uma parte será consagrada ao financiamento de subvenções que complementam outras subvenções para i) reforçar as capacidades e apoiar as iniciativas regionais e os programas de facilitação e ii) apoiar certas secções das redes africanas, em especial nos sectores das estradas e da água que não se adequam, devido à sua própria natureza, ao financiamento através de empréstimos;
- subvenções de arranque destinadas às redes e aos serviços conexos ou a uma parte destes que podem ser classificados como redes transafricanas a fim de desbloquear recursos suplementares de outras partes.

#### 4.2.2. *O Fundo fiduciário para as infra-estruturas em África*

O Fundo fiduciário é uma resposta colectiva da UE e uma forma inovadora de co-financiamento (ver análise de impacto) com o BEI e as instituições financeiras europeias e africanas de desenvolvimento. Este fundo será alimentado pela Comunidade Europeia e por todos os Estados-Membros que pretendam para ele contribuir. As subvenções concedidas por este Fundo destinam-se a cobrir i) as subvenções de juros; ii) co-financiamento com o BEI, as instituições financeiras de desenvolvimento e o BAD; iii) mecanismos de garantia dos riscos que não são ainda cobertos pelos instrumentos existentes e iv) subvenções para a preparação de projectos e as acções de reforço das capacidades. Assim, as subvenções da UE atrairão e promoverão empréstimos suplementares da APD e fundos fora da APD.

Os princípios da apropriação e da gestão do Fundo fiduciário assentam numa estrutura “ligeira”:

- um Comité de direcção composto por representantes da UA/NEPAD, da Comissão Europeia, do BEI, dos doadores e dos intervenientes africanos a fim de assegurar a apropriação da ajuda pelos africanos, dar orientações políticas gerais e estabelecer prioridades;
- um Comité executivo composto por “doadores”, encarregado de avaliar e aprovar os projectos;
- um Secretariado da parceria, dirigido pelo Director do Fundo fiduciário, encarregado de dar o seu apoio ao Comité de direcção e ao Comité executivo.

As modalidades de funcionamento do Fundo fiduciário serão acordadas pelos membros fundadores. O BEI será responsável pela gestão das receitas e das despesas do Fundo fiduciário.

O Fundo fiduciário receberá um montante de 60 milhões de euros dos recursos intra-ACP e o BEI tenciona conceder empréstimos compreendidos entre 220 e 260 milhões de euros durante o período 2006-2007.

#### 4.2.3. *Reforço da coordenação e do co-financiamento*

Estes instrumentos de financiamento da Comunidade Europeia por si só não serão suficientes. Devem ser completados por outras formas de colaboração, reforçando os esforços para uma coordenação mais estreita e alargando as possibilidades de co-financiamento, de financiamento agrupado e de financiamento paralelo.

### 4.3. **As acções**

Em conformidade com o i-STAP da UA-NEPAD, as operações realizadas no âmbito da parceria repartem-se por duas grandes categorias: i) a facilitação e os estudos – o *software* e ii) investimentos materiais – o *hardware*.

#### 4.3.1. *A nível continental e regional*

A parceria apoiará:

- a planificação e a fixação de prioridades dos investimentos em infra-estruturas, que estabelecem planos directores regionais e continentais para as redes de transporte, de energia e das TIC e as organizações de bacias fluviais;
- as actividades no domínio das infra-estruturas, que permitem colher os benefícios das oportunidades comerciais oferecidas pelos acordos de parceria económica, que exploram a execução desses acordos, bem como as oportunidades proporcionadas pela liberalização dos serviços e pela reforma aduaneira;
- o reforço das capacidades das instituições e dos organismos de investigação africanos a nível continental e regional (que complementam o apoio dado pelos PIR e pelo 7.º Programa-Quadro de IDT): a UA, o Conselho Ministerial Africano sobre a Água (CMAA), as instâncias ministeriais responsáveis pela energia, o Programa da África Subsariana no domínio dos transportes (SSATP), as autoridades reguladoras regionais e continentais, as autoridades responsáveis pela aviação civil, os agrupamentos regionais no domínio da energia, etc.;
- a harmonização e a aplicação de regulamentações, de normas e de acordos internacionais e regionais aplicáveis a todos os meios de transporte, à energia, à água e às TIC;
- a reforma regulamentar regional destinada a incentivar os investimentos privados provenientes de recursos nacionais e estrangeiros, a fim de assegurar infra-estruturas e serviços eficazes;
- as medidas destinadas a melhorar a segurança aérea (nomeadamente através do apoio de projectos COSCAP) e marítima, bem como a segurança, a protecção ambiental e a

extensão dos serviços de navegação europeia por satélite (GALILEO), do programa de modernização da gestão do tráfego aéreo da UE (SESAR) e da iniciativa "Céu Único Europeu";

- a liberdade e a segurança do tráfego de trânsito ao longo dos corredores africanos e através das fronteiras;
- as actividades preparatórias para investimentos essenciais e estudos sobre o financiamento para projectos regionais e continentais no âmbito da parceria;
- a criação de ligações inexistentes e de infra-estruturas transfronteiras nos corredores e nas redes transafricanas de transporte, de energia e de TIC (com base no princípio do livre acesso);
- a gestão sustentável e equitativa das bacias hidrográficas e dos recursos transfronteiras.

#### *4.3.2. A nível nacional*

A parceria:

- reforçará a eficácia dos quadros legislativos e regulamentares nacionais e apoiará a integração e a aplicação de acordos internacionais e regionais nesses quadros;
- financiará estudos e apoiará investimentos tendo em vista a realização de projectos no domínio dos transportes (incluindo medidas destinadas a assegurar as normas de segurança internacionais), da energia e das TIC, relevantes à escala nacional e que se inserem no quadro dos corredores e das redes transafricanas;
- garantirá que os programas nacionais tomarão em consideração a dimensão sustentável dos corredores e das redes transafricanas;
- explorará as ligações estabelecidas com a iniciativa da UE no domínio da energia, a fim de facilitar o acesso a serviços energéticos modernos e abordáveis, graças a uma utilização mais eficaz dos recursos, uma extensão das redes e um recurso mais frequente às energias renováveis, bem como às ligações existentes com a Parceria para a energia sustentável e renovável e a Coligação para as energias renováveis de Joanesburgo;
- explorará as ligações estabelecidas com a iniciativa da UE para a água a fim de garantir o acesso ao abastecimento de água e ao saneamento no quadro de uma gestão sustentável e integrada dos recursos hidráulicos.

#### **4.4. Coordenação com os Estados-Membros e com outras iniciativas e organismos internacionais**

O êxito da parceria exige uma coordenação eficaz, sob a égide da UA – NEPAD, entre a Comunidade Europeia, os Estados-Membros da UE e o conjunto dos outros intervenientes implicados.

##### *4.4.1. Coordenação com os Estados-Membros da UE*

A Comissão Europeia encarregar-se-á de coordenar a ajuda da UE apoiando-se nos grupos de coordenação bem estabelecidos que existem a nível sectorial e nos mecanismos de coordenação actualmente em vigor à escala nacional e regional.

#### *4.4.2. Coordenação com outras iniciativas e organismos internacionais*

A coordenação está já bem desenvolvida entre a UE, o BEI, o Banco Mundial e as principais instituições que financiam as infra-estruturas, e registam-se progressos positivos com o BAD. A Comunidade Europeia prosseguirá igualmente a sua cooperação com a Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e a União Internacional das Telecomunicações (UIT).

A coordenação com o Consórcio africano para as infra-estruturas, um fórum de defesa que não financia projectos no domínio das infra-estruturas, mas que procura aumentar os investimentos neste sector, é facilitada pela adesão da UE. A Comunidade Europeia dá ao consórcio uma voz forte a nível da UE, bem como uma visão e uma estratégia comuns.

#### **4.5. Uma estratégia para uma parceria sustentável**

A experiência adquirida pela CE e as lições tiradas das avaliações demonstram que a apropriação dos projectos pelos beneficiários e a sustentabilidade sectorial constituem os elementos principais para garantir infra-estruturas duradouras. Se as redes de infra-estruturas não forem mantidas a tempo e de forma adequada, os serviços exigidos pelos utilizadores e os beneficiários não poderão ser garantidos a longo prazo. A parceria:

- procurará obter um compromisso político dos Governos a fim de garantir uma boa governação em todos os sectores das infra-estruturas;
- apoiará as iniciativas sectoriais a nível nacional que integram as infra-estruturas e os serviços conexos;
- procurará garantir a coerência entre as actividades nacionais, regionais e continentais realizadas no âmbito da parceria;
- incentivará a participação do sector privado, se for necessário através da conclusão de parcerias entre o sector privado e o sector público;
- apoiará a criação de infra-estruturas seguras e adequadas, que respondam às necessidades dos homens e das mulheres e respeitem os resultados das avaliações das incidências sociais e ambientais.

Durante a fase de elaboração da parceria, a Comissão Europeia propõe a organização de uma série de eventos com a União Africana, as CER, os Estados-Membros da UE e os parceiros internacionais para o desenvolvimento tendo em vista o funcionamento da parceria. nomeadamente:

- uma reunião continental de alto nível em África a fim de lançar a parceria;
- uma série de reuniões de alto nível e sectoriais à escala regional nas quais serão seleccionadas as acções a realizar no quadro de parceria.

Em geral, a Comissão prosseguirá o seu diálogo a todos os níveis com os seus parceiros africanos e com as partes implicadas da Europa aquando da fixação das prioridades da parceria, da determinação das intervenções a realizar e da sua execução.

## ANNEX

### **Sectoral overview, methodology and maps of the trans-African transport corridors, the continental electricity interconnections and river basins and ICT networks**

This annex gives a brief overview of each sector - transport, energy, water and ICT. It also outlines the basis for a dialogue between the EU and the AU for moving the Partnership forward and delivering what Africa expects from its infrastructure and services. To facilitate the dialogue between stakeholders, maps of continental and regional transport, energy and ICT networks and of river basins are included. The maps are based on AU-NEPAD strategies and reflect the current progress on the dialogue; they should be regarded as indicative.

#### **A methodology for prioritising EU operations**

To guide the decision-making process on setting priorities for EU operations within the EU-Africa Partnership, a two-stage process is summarised below. The process is adapted from the methodology used for extending the trans-European networks. It will be further developed in the course of the ongoing EU-AU dialogue to reflect the AU-NEPAD criteria and will be used as a framework for reaching a consensus between stakeholders.

The first stage is to identify the major trans-African corridors and networks connecting countries, which are most relevant to international exchanges and traffic and to strengthening regional integration and continental cohesion. Various criteria will be jointly agreed under two main categories – institutional and functional.

The second stage is to prioritise projects on the selected trans-African corridors and networks. This process will cover a full project appraisal, which will include, inter alia:

- a firm commitment by the region, country or countries and entities concerned to implement the project, including a clear demonstration of the benefits of the project and how it responds to different demands, a realistic and affordable financing plan and an implementation timetable,
- an analysis of the benefits of the project in terms of its economic and financial, institutional, environmental and social impact. These analyses will take account of the ways in which projects contribute to economic efficiency, environmental sustainability, improved safety and security, etc.

Partnership operations to improve infrastructure along trans-African corridors and networks alone are not enough. These operations need to be supplemented by “facilitation measures” that ensure efficient movement of traffic along corridors and networks and minimum delays at borders. Such measures include, inter alia, harmonisation of transit transport and trade regulations and procedures, technical and administrative interoperability, implementation of new technologies, such as traffic management and electricity grid systems, and measures to improve safety and security. The EU operations will include a balance of physical investment and facilitation measures.



## The EU-Africa Partnership on Infrastructure: Transport

### A brief overview

Physical links in Africa fall well short of expectations and the infrastructure and services network remains under-developed. Road transport is the dominant mode, accounting for 90% of inter-urban transport.

Roads linking sub-regions are modest and road conditions vary from region to region, and within regions and countries. Road conditions are improving in many African countries where the practices advocated by the Sub-Saharan African Transport Policy Programme (SSATP)<sup>9</sup> are being implemented. Sustaining these road conditions demands more revenue for maintenance. Although sufficient revenue may exist in just a few countries, the current revenue of road maintenance funds covers approximately 40% of network needs. The increasing number of semi-autonomous road agencies is encouraging and makes increasing government and donor investments more sustainable. Such changes are leading to increased private sector involvement in roads. Progress over the past 10 years has been commendable, particularly given the fragile economy of many African countries. Governments must, however, redouble their efforts to increase their network maintenance.

Road maintenance remains a major problem for many African road agencies. Deferred maintenance has resulted in the loss of one third of the capital invested in the SSA road network. Maintenance budgets also remain an easy target for governments seeking savings; these are usually false economies. Deteriorating road conditions impose extra costs on road users in the form of increased vehicle operating costs or higher freight tariffs and passenger fares in the case of commercial operations. The EU has developed a sectoral approach<sup>10</sup> to tackle the issue of road maintenance.

Experience has defined fundamental principles for the EU's sectoral approach to sustainable road maintenance. These are:

- Involving stakeholders: as most maintenance revenue is raised from user charges, road users and beneficiaries are demanding to know where and how funds are spent. Stakeholders are increasingly involved in prioritising road maintenance in country poverty reduction strategies and sit on the boards of road funds and road agencies.
- Securing finance: road funds are proving an effective means of managing maintenance revenue, largely based on a fuel maintenance levy. Where road funds operate under "2nd generation" principles the traditional objections of fiscal earmarking tend to disappear.
- Restructuring institutions: road networks have to be managed as a business. This means defining clear responsibilities between the many road organisations, introducing effective management information, accounting and auditing systems, using the private sector for service and works delivery and paying professionals adequately. One effective way to address all these issues is to create autonomous road agencies outside the civil service.

---

<sup>9</sup> SSATP includes 32 SSA countries and the RECs. Its Long Term Development Plan (2004-07) is supported by EC (major donor), France, Denmark, Ireland, Norway, Sweden, UNECA and World Bank.

<sup>10</sup> COM(2000) 422: Promoting sustainable transport in development cooperation

- Updating standards and regulations: ensuring that road networks cause minimum negative social and environmental impact, responding to the different needs of men and women, taking account of HIV/AIDS, improving road safety and controlling vehicle overloading call for updating and effectively enforcing standards and regulations.

Shipping is served by some 60 major ports with facilities ranging from conventional berths to container, oil and bulk cargo (see the map of the trans-African transport corridors). Many ports struggle to offer competitive services due to inadequate equipment and complex regulations. Similarly, fishing ports, which could play a major role in the economic development of coastal countries, very often have inadequate facilities and services for handling local and foreign vessels and infrastructure for the storage and processing of fish products. Where the private sector is involved in concessions for container terminals and port management, port services are becoming more efficient, e.g. in Maputo, Dar es Salaam and Mombasa.

Africa is endowed with many lakes and rivers, yet few countries integrate inland waterway transport into a regional system. Exceptions are the countries surrounding Lake Victoria and Lake Tanganyika and the countries along the River Congo.

Railway coverage is sparse and where it exists density is low at 3 kilometres per 1 000 square kilometres (see the map of African railways). Africa's railways date back to the colonial period and were built to harness the mineral and agricultural resources of the continent. No regional or continental African railways network exists. Railways are expensive to construct and equip, require a higher degree of management skills and must be highly used if they are to be financially viable. Railway services are slowly being concessioned to the private sector. This is a long process involving a lengthy lead time to financial closure. It also demands considerable restructuring of the railway corporations, involving retrenchment with its consequent negative social impact. Returns to the concessionaire are only gradually emerging and should be considered a medium- and long-term prospect.

Air transport has not fully benefited from the adoption of the Yamoussoukro Decision in 1999, which pushes liberalisation of access to the region's air transport market. SADC is the most integrated region. Full implementation of the Decision is hampered by poor competition rules and protectionist measures for national airlines. Similarly, efficient air services are hindered by limited investment in airport infrastructure, which often needs modernisation if it is to meet international safety and security standards.

Overall transport infrastructure quality is slowly improving but is not always matched by simplification and harmonisation of operational issues. These include cumbersome customs and administrative procedures, illegal roadblocks, conflicting regional trade arrangements, etc. Consequently, transport costs are high, averaging 14% of the value of all exports compared with 8.6% for all developing countries, and higher still for many landlocked countries – Malawi (56%), Chad (52%) and Rwanda (48%).

### **A basis for dialogue: interconnecting trans-African corridors and regional networks**

Reducing the cost and improving the quality of transport services is central to the transport-related part of EU development policy. This means removing infrastructure and non-physical barriers to free movement of goods, services and people, improving maintenance of transport assets, etc. and pursuing the sectoral objectives of trade corridors without borders and barriers; better and safer roads; competitive rail services; efficient ports and safe seas and

ports; and safe, secure skies and airports. And, complementary investment in communications infrastructure will lead to a more efficient flow of transit traffic along corridors and regional networks. EU programmes support these objectives and match the focus on interconnectivity at regional and continental level.

The trans-African corridors and the regional road network linking the corridors to country networks are shown on the map below. It is mainly based on work carried out by the African Development Bank in coordination with the RECs and includes information received from other donors. The continental corridors and regional networks reflect a vision of a more interconnected and better integrated Africa, which matches AU-NEPAD's aspirations.

Eight main trans-African corridors are identified, extending over a total length of 37 500 km of which 14 300 km are in poor condition or "missing links". There is also an extensive network of regional roads linking capitals, production areas, etc. that form an integral part of the trans-African corridors. Further analysis is required to establish the condition of this regional network and to prioritise its investment needs. The eight main trans-African corridors are:

**Dakar–N'Djamena:** The "trans-Sahelian highway" is approximately 4 500 km long and crosses seven countries: Senegal, Mali, Burkina Faso, Niger, Nigeria, Cameroon and Chad. Almost 35% of the corridor is in poor condition, especially stretches in Senegal and Mali.

The **Nouackchott–Lagos** corridor is approximately 4 500 km long and crosses all twelve coastal countries between Mauritania and Nigeria. It provides the most direct road connection between the capitals of the countries. Approximately 28% of the corridor is in poor condition.

The **Khartoum–Djibouti** corridor is approximately 1 900 km long and links Sudan and Ethiopia to the port of Djibouti. Road conditions vary from good to fair, except for two stretches of approximately 330 km in Djibouti and Ethiopia that are in poor condition.

The **Lagos–Mombasa** corridor is approximately 6 300 km long and connects the ports of West Africa (Nigeria and Cameroon) and East Africa (Mombasa), providing the landlocked Central African countries with access to the coast. Road conditions are poor along almost 53% of the corridor, especially in the Central African Republic, DRC and Uganda.

The **Cairo–Gaborone** corridor is the major trans-African corridor, approximately 8 900 km long. Road conditions vary along the corridor, with almost 33% in poor condition.

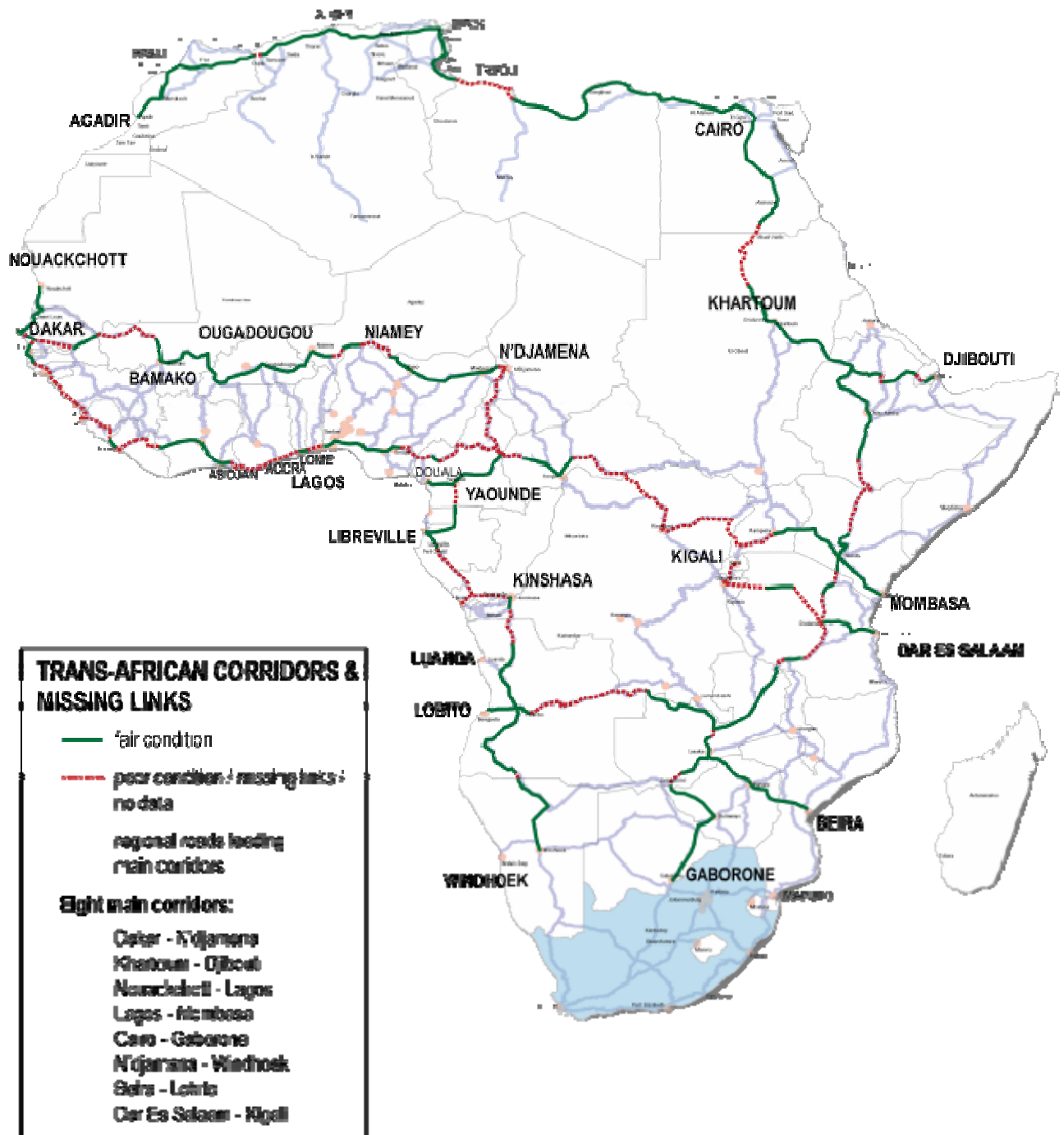
The **N'Djamena–Windhoek** corridor is approximately 6 200 km long and links seven countries (Chad, Cameroon, CAR, Congo, DR Congo, Angola and Namibia). Approximately 45% of the corridor is in poor condition.

The **Beira-Lobito** corridor is approximately 3 500 km long and connects the port of Beira with Harare and continues to Lusaka. It links four countries: Mozambique, Zimbabwe, Zambia and Angola. Approximately 45% of the corridor is in poor condition, particularly in Angola.

The **Dar Es Salaam–Kigali** corridor - the East-African central corridor - is 1 700 km long and connects the landlocked countries of Rwanda, Burundi and Uganda to the port of Dar Es Salaam. Road conditions vary, with about 500 km, especially in Tanzania, in poor condition.

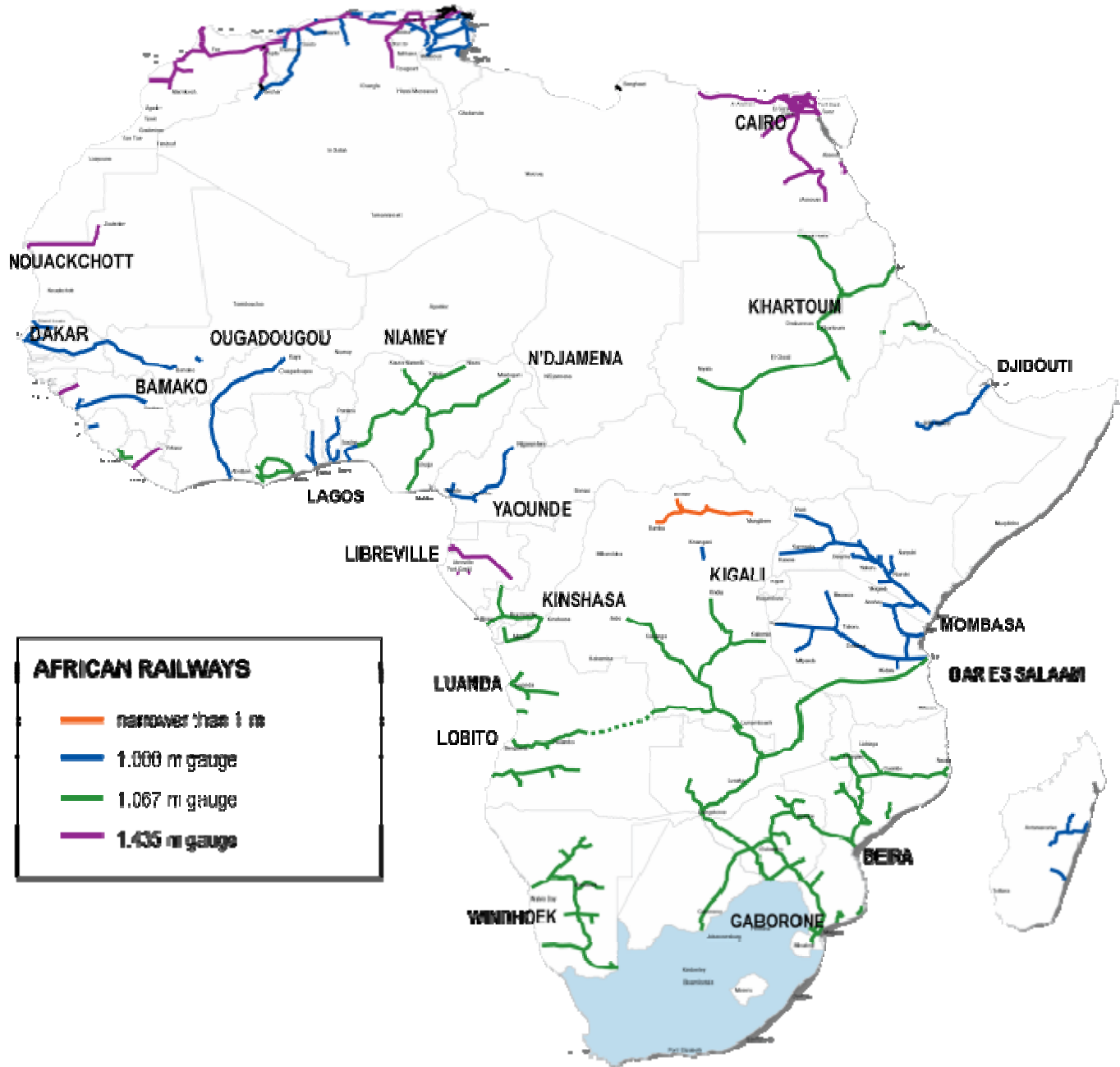
The map does not show the well-developed corridors in South Africa nor the corridors linking South Africa to its neighbours, e.g. the Johannesburg-Maputo corridor. For North Africa, which has a better developed network, the map shows only the Cairo-Agadir corridor.

# TRANS-AFRICAN ROAD TRANSPORT CORRIDORS



EU provides technical assistance and any other information that may be necessary to support the implementation of the project. The Commission does not guarantee any judgment or the legal validity of any financial or any other statement or statement of such kind.

# AFRICAN RAILWAYS



This document is a summary of the information and data provided in the map. It is not intended to be used as a legal document or as a source of information. The information is provided for informational purposes only and is not intended to be used as a legal document or as a source of information.

## The EU-Africa Partnership on Infrastructure: Energy

### A brief overview

In Africa access to modern energy services remains very low. Less than 20% of Africa's population has access to electricity and for them power rationing and cuts are part of the daily routine. This inhibits job creation, industrial investment and entrepreneurial development, and impedes production of competitive goods and services. Wider use of modern, sustainable and affordable energy services will improve the efficiency of health and education services, reduce deforestation and ease the daily burden that women bear in Africa. The EU Energy Initiative (EUEI) launched at the WSSD provides the policy framework for the EC and EU Member States to channel their efforts towards increasing access to modern energy services. The 9<sup>th</sup> EDF ACP-EU Energy Facility (€220 million) recently launched a call for proposals that will be able to co finance investments in rural energy access, to support governance and management in the energy sector and to facilitate investments in cross-border energy interconnections and cooperation. These EU operations are also complemented by actions carried out under the JREC initiative.

Africa's substantial indigenous energy resources, fossil fuels (oil, gas and coal) and renewable sources (hydro, biomass, biofuel, wind, geothermal and solar) are inefficiently used. Most fossil fuel is exported. The rising world market price of oil has a marked negative impact on the GDP of oil-importing countries, particularly the LDCs. Renewable resources are under-used and only 7% of Africa's hydropower potential is converted into electricity.

Increased national and cross-border energy cooperation and trade is essential to improve reliability, affordability and access. It is acknowledged that the traditional approach of limiting energy planning and service provision to nation states has a negative effect on development of the energy sector in Africa. Nation-based planning is sub-optimal in several respects: (a) the geography of energy supply options does not necessarily correspond to political boundaries, since the cleanest and cheapest energy source may lie across national borders; (b) national energy markets are often too small to justify the investments needed to harness certain energy supply options; (c) the difficulties involved in the delivery of energy services in remote areas due to weak planning frameworks and regulations; (d) local and cross-border energy supply often allows diversification of energy sources – a key component in energy security.

Steps are being taken to integrate regional energy systems. Progress is being made on improving power distribution through regional power pools, interconnected electricity grids and plans for regional power development. The Southern African and West African Power Pools are increasing the transit capacity for electricity interchange between the countries concerned. Central and East Africa have established their power pools. These are just the first steps, and much more needs to be done.

Similarly, the RECs are promoting cooperation on the development of gas and hydropower resources. Some cross-border schemes already exist, for example, the Kariba South power station between Zambia and Zimbabwe and the Ruzizi hydroelectric station between Burundi, the DRC and Rwanda. Other hydropower generating facilities have bilateral agreements that play a key role in cross-border trade in electricity. At the same time individual countries are continuing to develop renewable energy sources for decentralised generation of electricity, which can be suitable solutions for increasing access in rural areas.

The EU's recent Green Paper on energy<sup>11</sup> sees interconnection of energy systems as one of the priority areas. Other priorities include the international promotion of the rational use of energy and renewable energy, which requires dialogue with between producer, and consumer countries. Interconnectivity would help Europe to diversify its sources of supply, while upgraded and new infrastructure would improve the security of energy supplies. Within the context of the Partnership, concrete measures are needed to develop energy partnerships with producer and transit countries. The Partnership could also improve the development of energy and transport facilities (especially in ports) of producer countries that allows more efficient use of their resources and attracts foreign investment.

Within the thematic programme of "Environment and sustainable management of natural resources, including energy" the EUEI, JREC and the future COOPENER programme will be able to support the EU-Africa Partnership on Infrastructure. The COOPENER programme could provide institutional support for improving access to sustainable energy services and actions aimed at improving energy security, e.g. by stimulating regional cooperation between countries, the private sector and non-governmental organisations for promoting regional interconnectivity.

### **A basis for dialogue: a focus on interconnectivity**

The map shows the main electricity interconnections identified by NEPAD and RECs. It will guide the dialogue to identify priority action and the financial set-up.

NEPAD i-STAP refers to the power pools as the entities responsible for implementing the projects. The power pools include national utilities of member countries that are responsible for optimising use of regional energy resources and country-to-country support during an energy crisis.

The power pools are based on a multitude of legal documents, such as inter-governmental, inter-utility agreements, agreements between operating members and operating guidelines. The present situation with the power pools in the continent is as follows:

**North African region:** the Maghreb Union, COMELEC, which includes Mauritania, Morocco, Algeria, Tunisia and Libya.

**Southern African region:** Southern Africa Power Pool (SAPP) - DRC, Angola, Zambia, Tanzania, Namibia, Botswana, Zimbabwe, Malawi, Mozambique, Lesotho, Swaziland and South Africa.

**West African region:** West Africa Power Pool (WAPP) - Senegal, Guinea Bissau, Gambia, Guinea Conakry, Sierra Leone, Ivory Coast, Mali, Burkina Faso, Niger, Ghana, Togo, Benin, Nigeria and Cape Verde.

**Central African region:** Central Africa Power Pool (CAPP) - Cameroon, Gabon, Chad, CAR, DRC, Equatorial Guinea, Sao Tome, Congo and Angola. Applications from Rwanda and Burundi are being processed.

**East African region:** Eastern Africa Power Pool (EAPP) - Egypt, Sudan, Ethiopia, Uganda, Kenya, Rwanda and Burundi. Participation by Eritrea, Somalia and Tanzania is on hold.

---

<sup>11</sup> COM(2006) 105.



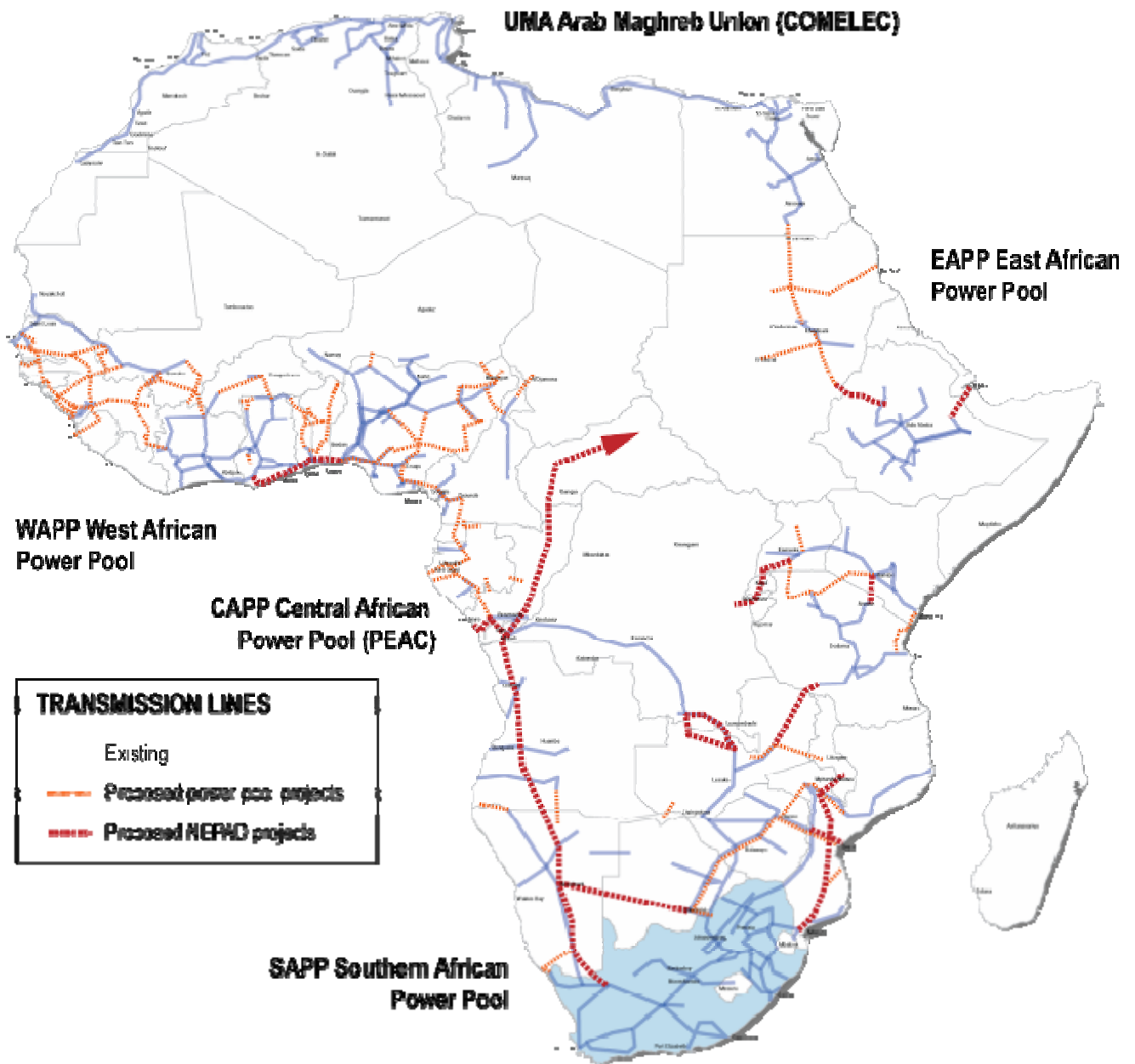
Among these power pools, SAPP and WAPP are more mature than CAPP and EAPP, which are very recent. This is reflected on the map, which shows that interconnections in the WAPP and SAPP regions are more clearly defined than in the EAPP and CAPP regions. Some of the interconnections shown on the map are being implemented or are near financial closure.

NEPAD i-STAP envisages support for:

- projects of continental relevance - identified by a bold, dotted line,
- regional power pools - identified by a lighter dotted line,
- capacity-building activities, especially for power pools, NEPAD, AUC, AFREC and regulatory institutions, some of which will be financed by the EUEI Energy Facility.

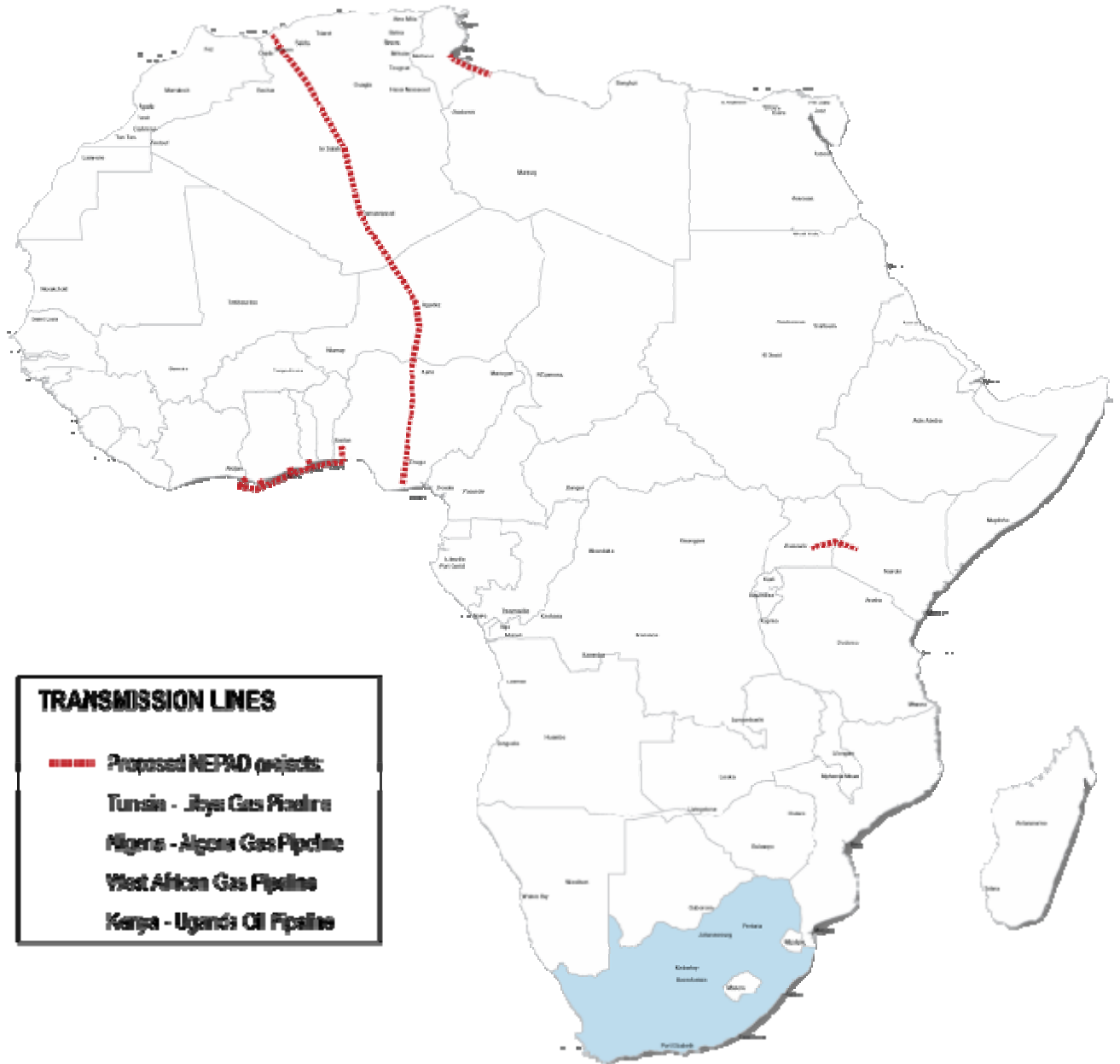
NEPAD has also identified the Nigeria-Algeria gas pipeline as a priority, together with other oil and gas projects, such as the West Africa gas pipeline (under construction), the Kenya-Uganda oil pipeline and the Tunisia-Libya gas pipeline.

# ELECTRICITY INTERCONNECTIONS



The boundaries, colors, denominations and any other marks shown on this map do not imply, on the part of the European Commission, any judgement as to the legal status of any territory or its endorsement or acceptance of such boundaries.

# OIL & GAS PIPELINES IDENTIFIED BY NEPAD



The boundaries, colors, denominations, and any other information shown on this map do not imply the Commission's approval or disapproval of any boundary or any other information shown on this map. It is the responsibility of the user to verify the accuracy of any information shown on this map.

## **The EU-Africa Partnership on Infrastructure: Water**

### **A brief overview**

Water resources are unevenly distributed and erratic rainfall exacerbates equitable access. Many African countries suffer large seasonal rainfall fluctuations and periodic cycles of drought and flood. Climate change will exacerbate the extremes of variability of water availability. As a result, the population living in water-scarce countries in Africa will rise to over 400 million by 2010, mainly located in North Africa. These levels of water scarcity constrain food production, ecosystem protection and economic development, particularly among the poor.

Most of Africa's water resources are shared and cross borders. Transboundary river basins need joint management for conservation and equitable resource sharing. Integrated water resource management provides such a framework and will also promote peace and security in transboundary water basins. This framework is crucial as some countries' resources originate beyond their borders, for example Mauritania (95%) and Botswana (94%). There are some 60 international river and lake basins in Africa, although fewer than 10 have the cooperation agreements necessary for sustainable management and equitable sharing of resources between riparian states. One notable example of cooperative water resource management is the Nile Basin Initiative, a partnership between the Nile riparian states led by the Council of Ministers of Water Affairs. It aims to achieve sustained socio-economic development through equitable use of the common Nile Basin water resources. Creating new river basin organisations and revitalising existing organisations is one priority of the African Ministerial Council on Water in its efforts to deliver the African Water Vision for 2025.

More effective management of water resources is needed to improve water security and the affordability of water services at country level and to contribute effectively to the MDGs. Today over 300 million people – some 42% of Africa's population - still have no access to safe water. Similarly access to basic sanitation is denied to 60% of the population. Without clean water and good sanitation, diarrhoea and other water-borne diseases will multiply. Food security and economic productivity will be threatened and HIV/AIDS treatment will be less effective. Africa has potential for hydropower production of about 1.4 million GWh per year. Currently, however, despite the immense possibilities, hydropower generation represents less than 5 percent of the electricity generated. Water for industrial use is also very low and accounts for only 6 percent of water used. Integrated water resource management at a basin level provides the framework for managing these competing demands for water.

Making better use of scarce resources through better water management, efficient irrigation, reducing leakage and waste and avoiding pollution are all necessary in order to reap the estimated economic benefit of US\$ 22 billion when Africa achieves its water and sanitation MDGs. More efficient, more sustainable water use and basin management should also contribute to the goals of halting or reversing the current loss of natural resources and biodiversity by 2015.

Therefore, strong political will and financial commitment to joint management, development and harnessing of transboundary water will contribute to reducing poverty at local level. Better use of water at country level will enable national authorities to expand access to water and sanitation at more affordable prices. This, however, depends on balancing investments between infrastructure provision, governance and providing national and local authorities with the capacity effectively to manage and monitor water resources and service provision.

### **A basis for dialogue - transboundary water management in Africa**

There is a need to get riparian states to cooperate on the use of the resources of shared rivers and ground water basins. This involves (i) preparing water resources management plans that address the needs of all users and respect the needs of the environment, and (ii) developing the infrastructure (dams, irrigation systems, water supplies, hydro-electric power) that is needed to reduce vulnerability to droughts, to manage floods better, to ensure more water, more food and more electricity in a way that takes account of the needs of the river system itself. This means laying a strong foundation for cooperative action and for future investment projects to follow the decision-making framework of the World Commission on Dams Report of 2000.

Integrated Water Resources Management (IWRM) is central to EC development policy related to water, to the EU Water Initiative (EUWI) and the Africa-EU Partnership on water affairs and sanitation launched at the WSSD. As a result of the EUWI, €10 million from 9th EDF is being used to support transboundary management in five basins in Africa (Niger, Volta, Lake Chad, Kagera and Orange/Senqu). The 9<sup>th</sup> EDF ACP-EU Water Facility (€500 million) is also supporting transboundary water management and the establishment and reinforcement of river basin authorities as well as investments at the national and local level. These Water Facility operations are complementary to investments by the National Indicative Programmes. Funds from the ACP-EU Water Facility have been allocated to the Nile Basin Initiative (NBI - €18 million), the Niger and the Senegal (€2 million each). The EC is thereby supporting regional water management in specific fields:

- Establishment of and support for the “Shared Vision Programme” in the Nile and the Niger. This provides the basic framework for sustainable use of shared water resources and is a prerequisite for sound investment in infrastructure.
- Support for existing basin authorities (Senegal, Orange/Senqu and Lake Chad) and for the establishment of new ones (Volta).
- Multi-purpose basin development addressing the different water uses, as part of the NBI.
- In the field of disaster preparedness, support for a flood preparedness programme in the Eastern Nile for Ethiopia and Sudan, as part of the NBI.
- Knowledge and monitoring of water resources for better management. The EC is supporting the HYCOS Programme (Hydrological Cycle Observing System) and the establishment of a pan-African water information system.

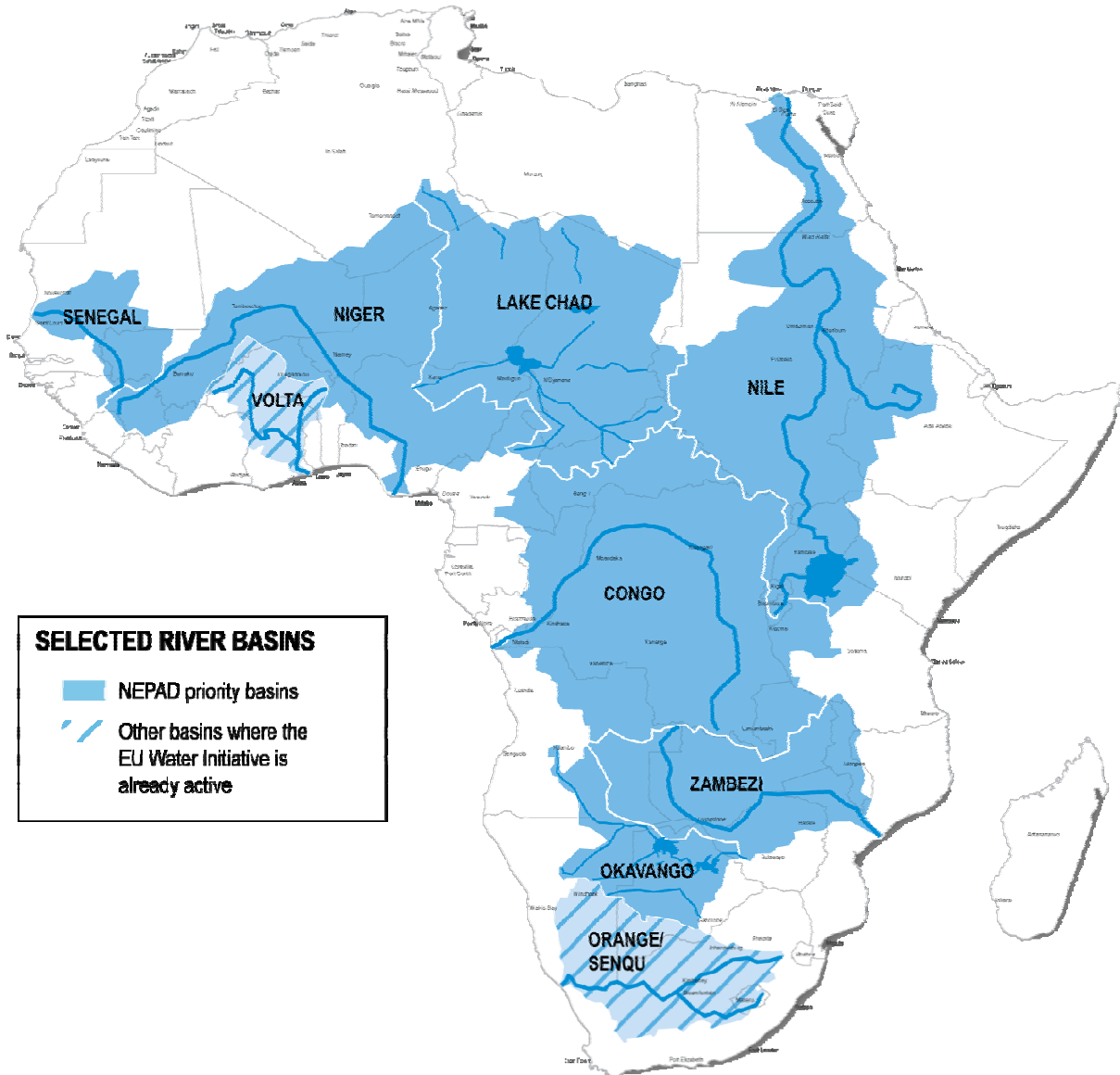
Building on this substantial and varied support already provided by the EC for transboundary basin management in Africa, further opportunities will be developed to respond to AU-NEPAD/REC priorities. Funds from the ACP-EU Water Facility will support the start-up phase of this process. Initially, the focus must be on basins prioritised by NEPAD in its 2005

STAP for Transboundary Water Management (Niger, Senegal, Congo, Lake Chad, Nile, Okavango and Zambezi) and on expanding support for other basins, particularly:

- Establish and support for “shared vision programmes” as the framework for sustainable use of shared water resources and a prerequisite for sound investment in infrastructure.
- Establish and support for basin authorities and building their capacities, as a necessary foundation for sustainable infrastructure development.
- Contributions to project preparation and implementation to complement existing instruments (within the AfDB, NEPAD, SADC, etc.).

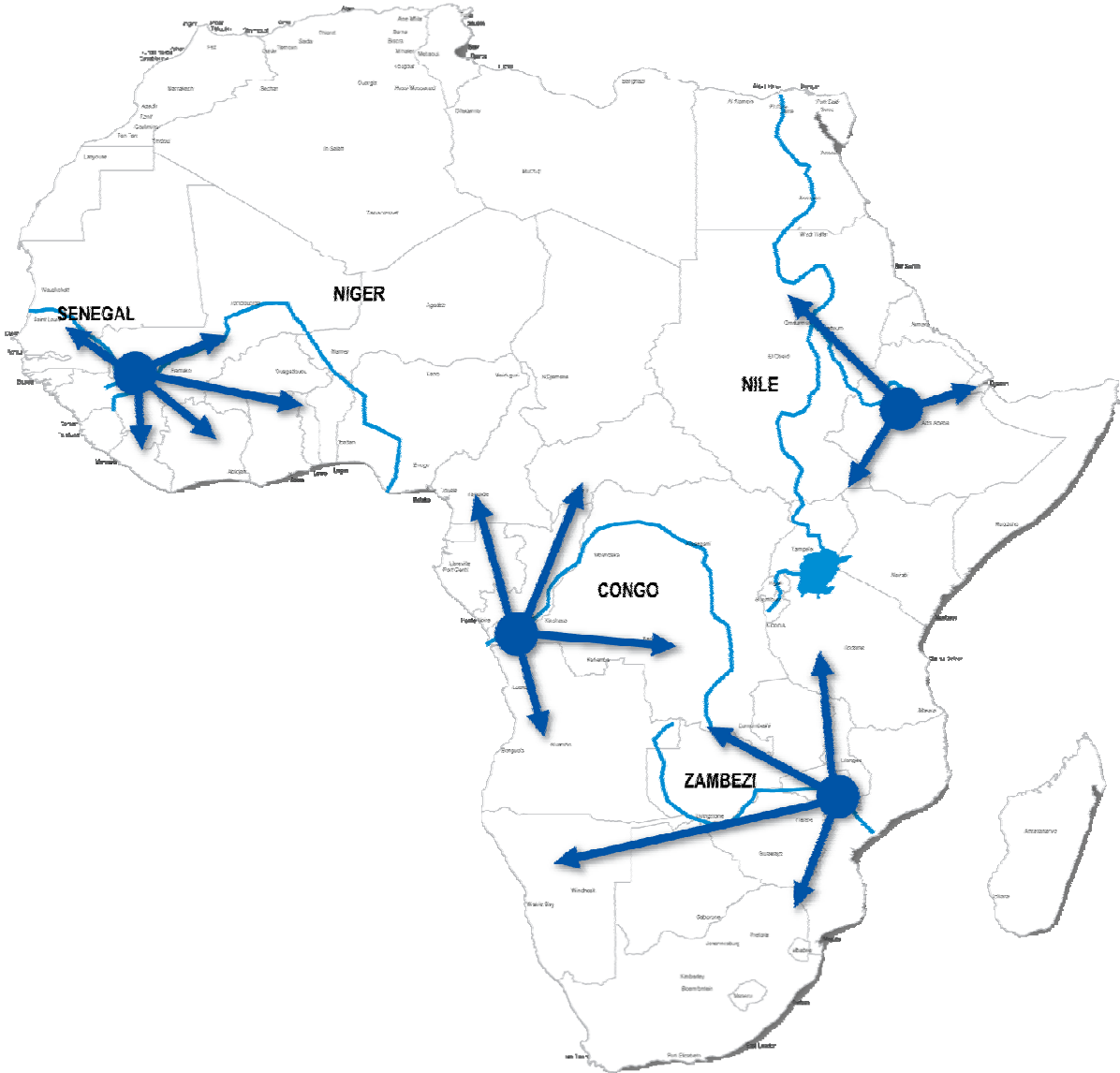
The programme of action will be developed and implemented in close collaboration with African institutions (AU-NEPAD, AMCOW, RECs, AfDB) and other donors (such as Germany which has undertaken a programme to initiate support for the Congo basin).

# SELECTED RIVER BASINS



The boundaries, colours, denominations and any other 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.

# PRIORITY AREAS FOR INCREASED HYDROPOWER POTENTIAL based on NEPAD I-STAP



The boundaries, colours, denominations and any other 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.



## The EU-Africa Partnership on Infrastructure: ICT

### A brief overview

The uptake of ICTs in Sub-Saharan Africa has been hampered by the non-existence of appropriate regulatory frameworks and the inadequacy of infrastructure. The number of fixed telephone lines is minimal and the waiting period for a telephone connection may be several years. Fortunately mobile telephony and pre-paid cards are solving many of Africa's communication problems. Additionally, Africa is wasting US\$400 million each year by intra-African telecom traffic that transits outside Africa because of a lack of interconnections and clearing houses. Large bandwidth at reasonable costs remains an issue for landlocked countries. Building on the broad experience of the EU and following the 2<sup>nd</sup> phase of the World Summit on the Information Society (WSIS), the Communication "Towards a Global Partnership on the Information Society: Follow up to the Tunis Phase of the WSIS" of April 2006 - paved the way for addressing the digital divide in developing regions, notably Africa.

### A basis for dialogue: regulatory reform, broadband and non-commercial e-application investment

**Support to Regulatory Reform:** It is widely recognised that the private sector can play a major role in ICTs. Even in Africa where many incumbent operators are still state-owned, several governments have privatized their fixed-telecom operator. Moreover, the mobile telecom operators are mainly in the hands of the private sector, local or foreign. To attract the private sector a stable legal environment and an appropriate regulatory framework are needed.

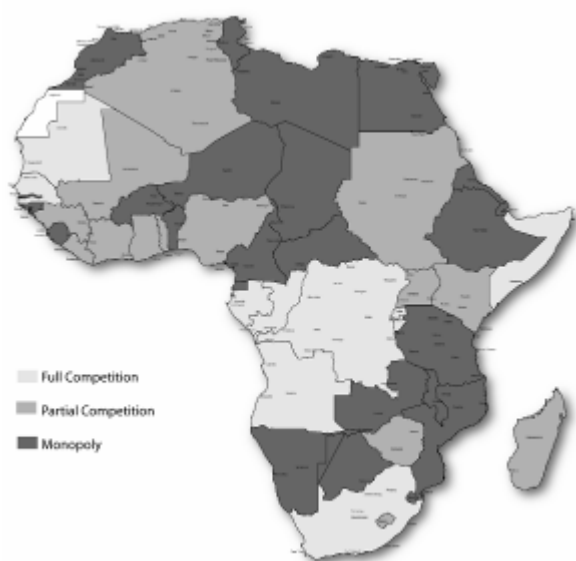


Figure 1: ICT competition

This map compares monopolistic or competitive practices in services such as local, domestic long-distance, international, wireless local loop and mobile.

Source: ITU



Figure 2: Independent regulators

Full autonomy implies national regulatory authorities that are independent from political and financial pressures and that are staffed by appropriately trained professionals.

Source: ITU

The boundaries, colours, denomination and any other information shown on these maps 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.

Therefore, while ensuring that the social aspects of liberalisation are considered, it is recommended that action be directed towards:

- establishing and consolidating national and regional ICT strategies, which support poverty reduction strategies;
- creating national and regional regulatory frameworks for electronic communications that ensure a level playing field and facilitate competition whereby competing firms are assured of equal access to technology and fair pricing;
- establishing independent national regulatory authorities.

Activities could consist of assistance measures to manage the transition to liberalised telecommunications markets in order to facilitate network interconnection and interoperability of services, while fostering the reduction of telecommunication costs and the introduction of new technologies. This would include training activities, technical assistance and sharing of good practices for regional policy makers and regulators.

To implement these activities, the Commission will favour a sub-regional approach in order to take benefit of an economy of scale and to promote the emergence of broader markets.

**Investment in technologically neutral broadband infrastructure:** There are presently several broadband technologies options for rolling out a broadband infrastructure on the African continent: wireless technologies, including satellite, wire-line technologies (e.g. optical fibre networks, but also power line communications) and a combination of these.

Support to the deployment of a broadband infrastructure at pan-African level should be based on a technologically neutral approach with choices between the different options relying on current and planned ICT infrastructures and considerations related to deployability, bandwidth, coverage and cost.

Principal backbones infrastructure, existing and planned, in Africa

**EASSy:** Submarine cable running along the African East Coast that would close the ring around Africa.

**COMTEL:** this consortium is entirely composed of incumbent telco covering 21 countries, reflecting the COMESA membership basis of the organisation.

**Central African ring:** This is a network infrastructure proposed by Celtel, that would link a range of countries including: Kenya, Malawi, Uganda, Tanzania and Bukoba in Eastern DRC.

**COM-7:** This route proposed by Com-Africa connects seven countries in East and Southern Africa. It has no incumbent telco involvement.

**West-East-West linkages E2-E3-E4-E5:** The trans-Sahel backbone linking Burkina Faso, Niger, Chad, Sudan, and Uganda . A redundant ring could also be created by linking with the Central African backbone by continuing South through Chad via Cameroon to Gabon, taking advantage of the Cameroun-Chad fibre backbone that has been laid along the oil pipeline.

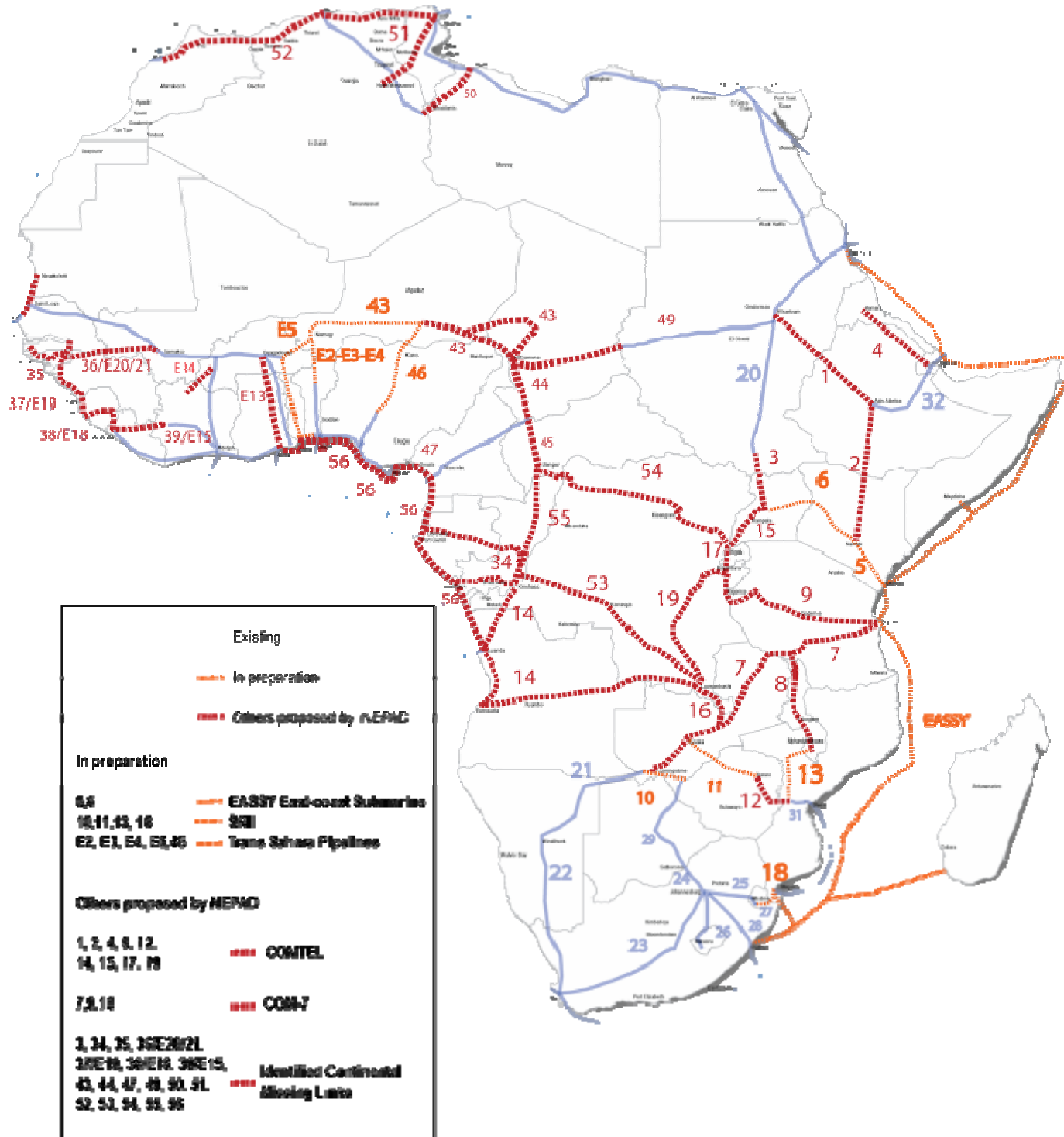
There is a consensus that in circumstances where the market does not deliver, state-intervention should not be excluded. Such situations include (i) the rural sector, (ii) trans-border communications; (iii) post-conflict situations, (iv) networks that are operated by the governments for internal usage (in principal to be avoided), and (v) broadband networks that are operated according to the “Open Access Principle.”

**Non-commercial e-services:** The objective would be to promote the usage of the underlying ICT infrastructures thus encouraging further investment through the development of e-applications and services of high societal impact such as education, health, agriculture, environment and e-government.

The development of projects in these domains should exploit synergies with EU programmes and initiatives such as trans-European Networks for Telecommunications, TEN-Telecom, i2010, the EU Research and Development Framework Programmes, the Interchange of Data between Administrations (IDABC) Programme, or the recent established co-operation between ESA and DEV to promote telemedicine through satellites. Examples of these are:

- Research and Education Networks: the aim would be to improve the connectivity of African national research and education networks and to interconnect them with the EU’s GÉANT2. This would integrate African researchers into global research communities and limit the “brain drain”.
- The recently established collaboration between the ESA and DEV to promote telemedicine through satellites should be furthered. A task force composed of the relevant African Organizations, the WHO, EC and ESA has been set up to identify a framework of appropriate actions for a telemedicine program in sub-Saharan Africa. The TTF activities will be complemented by an analysis of the cost benefits of the implementation and by a study of system architecture and related costs of a pan-African satellite-based telemedicine.
- e-government between the AUC and its Member countries in a similar way to the EU’s Interchange of Data between Administrations programme,
- the NEPAD e-Schools Initiative that will connect 600,000 African schools to the Internet and provide better education to the millions of children,
- the adaptation to the needs of Africa of the products and services developed by the EU Research and Development Framework Programmes in the field of e-learning, telemedicine and e-government.

# ICT FIBRE NETWORK INTERCONNECTIONS



The boundaries, colours, denominations and any other 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.

## EC commitments to transport, energy, water and sanitation, and ICT in Africa (€)

Sub Saharan Africa commitments are EDF, North Africa commitments are EU budget resources

	2003	2004	2005	Total
<b>Transport</b>				
Sub Saharan Africa	628,000,000	401,400,000	807,400,000	1,836,800,000
North Africa	96,000,000,	43,000,000	19,000,000	158,000,000
<b>Energy</b>				
Sub Saharan Africa	500,000	6,300,000	4,000,000*	10,800,000
North Africa	-	8,600,000	-	8,600,000
<b>Water and sanitation</b>				
Sub Saharan Africa	169,200,000	137,900,000	313,900,000**	621,000,000
North Africa	31,700,000	77,900,000	102,700,000	212,300,000
<b>ICT</b>				
Sub Saharan Africa	11,100,000	21,000,000	-	32,100,000
North Africa	-	4,000,000	-	4,000,000
<b>Total</b>				
Sub Saharan Africa	808,800,000	566,600,000	1,125,300,000	2,500,700,000
North Africa	127,700,000	133,500,000	121,700,000	382,900,000
<b>Grand total - Africa</b>	<b>936,500,000</b>	<b>700,100,000</b>	<b>1,247,000,000</b>	<b>2,883,600,000</b>

Source: EuropeAid Cooperation Office

### Notes

\* The ACP-EC Council of Ministers decided on 25 June 2005 to set up the Energy Facility. The Facility will commit €220 million by the end of 2007. The call for proposals has been launched.

\*\* The ACP-EC Water Facility has resources of €500 million. During 2004-2005, €125 million was committed and the remaining €375 million will be committed by the end of 2007.

For Sub Saharan Africa: commitments are exclusively EDF programmable resources (and the Water Facility).

For North Africa: commitments are exclusively EU budget resources.

## **Abbreviations**

ACP	Africa, Caribbean, Pacific
AfDB	African Development Bank
AFREC	African Energy Commission
AIDS	Acquired Immunodeficiency Syndrome
AMCOW	African Ministerial Council on Water
AU	African Union
AUC	African Union Commission
CAPP	Central Africa Power Pool
CAR	Central African Republic
COMELEC	Comité Maghrebin de l'Electricité
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
COOPENER	Cooperation Energy Programme
COSCAP	Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness Project
DAC	Development Assistance Committee (of the OECD)
DFI	Development Financing Institutions
DRC	Democratic Republic of Congo
EAPP	Eastern Africa Power Pool
EASSy	Eastern Africa Submarine Cable System
EC	European Community
EDF	European Development Fund
EIB	European Investment Bank
EPA	Economic Partnership Agreement
ESA	European Space Agency
EU	European Union
EUEI	EU Energy Initiative
EUWI	EU Water Initiative
FPA	Fishery Partnership Agreements
GDP	Gross Domestic Product
GNI	Gross National Income
HIV	Human Immunodeficiency Virus

HYCOS	Hydrological Cycle Observing System
ICAO	International Civil Aviation Organisation
ICT	Information and Communications Technology
IDABC	Interoperable Delivery of European eGovernment Services to public Administrations, Businesses and Citizens
i-STAP	Infrastructure Short Term Action Plan (of NEPAD)
ITU	International Telecommunications Union
IWRM	Integrated Water Resources Management
JREC	Johannesburg Renewable Energy Coalition
LDC	Least Developed Countries
MDGs	Millennium Development Goals
NBI	Nile Basin Initiative
NEPAD	New Partnership for Africa's Development
NIP	National Indicative Programme
ODA	Official Development Assistance
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
REC	Regional Economic Community
REEP	Renewable Energy and Energy Efficiency Partnership
RIP	Regional Indicative Programme
SADC	Southern African Development Community
SAPP	Southern Africa Power Pool
SESAR	Single European Sky ATM Research
SSATP	Sub-Saharan Africa Transport Programme
STAP	Short Term Action Plan (of NEPAD)
TEN	Trans-European Networks
TTF	Technology Transfer Facility
WAPP	West Africa Power Pool
WHO	World Health Organisation
WSSD	World Summit on Sustainable Development