

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 24.6.2009  
COM(2009) 301 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL  
CONSEJO**

**Asociación Unión Europea-África**  
**Conectar África y Europa: hacia un refuerzo de la cooperación en materia de transporte**



# COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

## Asociación Unión Europea-África

### Conectar África y Europa: hacia un refuerzo de la cooperación en materia de transporte

#### 1. INTRODUCCIÓN

Las infraestructuras y los servicios de transporte, principales vectores de la integración socioeconómica, suponen un requisito indispensable para los intercambios comerciales y para la circulación de mercancías y personas. Como principal medio de acceso físico al empleo, a la asistencia sanitaria y a la educación, los transportes son pilares del desarrollo y elementos esenciales del bienestar de las poblaciones tanto urbanas como rurales.

La densidad de carreteras en África sigue siendo baja (6,84 km por cada 100 km<sup>2</sup> frente a 12 km en América latina y 18 en Asia), con una red mal mantenida. La red ferroviaria africana está muy poco interconectada, sobre todo en África occidental y central, y más de una docena de países africanos no dispone de vías férreas<sup>1</sup>. Solamente tres aeropuertos africanos figuran entre los 150 primeros aeropuertos del mundo en términos de pasajeros. El transporte marítimo representa entre el 92 y el 97 % del comercio internacional africano y se basa en unos 80 puertos importantes que, no obstante, presentan problemas de equipamiento y seguridad. África posee una flota obsoleta al contar cerca del 80 % de sus embarcaciones con más de 15 años de antigüedad, en contraste con la media internacional del 15 %.

De hecho, los costes de transporte en África se encuentran entre los más elevados del mundo: representan en promedio un 15 % de los ingresos de exportación, frente al 7 % en los países en vías de desarrollo de los demás continentes y al 4 % en los países industrializados. Y los países africanos sin litoral, como Malawi o Chad, presentan una situación agravada con unos costes de transporte que pueden ascender al 50 %. El papel de África en el comercio mundial también ha caído del 6 % al 2 % desde los años sesenta. Los costes de transporte marítimo no han cesado de aumentar.

La debilidad de las infraestructuras, los plazos y procedimientos administrativos excesivamente largos en las fronteras, la falta de gobernanza (falta de mantenimiento apropiado, circulación de camiones sobrecargados...) o incluso las normas de seguridad deficientes son algunas de las principales causas de tal situación. En la negociación y conclusión de los Acuerdos de Asociación Económica (AAE) con los países de la zona ACP (África, Caribe, Pacífico) que apoyan el desarrollo del comercio se subraya repetidamente la necesidad de que las infraestructuras aproximen más la oferta a la demanda.

---

<sup>1</sup> Burundi, Cabo Verde, Comores, Gambia, Guinea Bissau, Guinea Ecuatorial, Libia, Mauricio, Níger, República Centroafricana, Ruanda, Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Sierra Leona, Somalia y Chad.

Frente a esta situación, Europa no permanece inactiva. La Asociación entre la UE y África en materia de infraestructura adoptada en 2006<sup>2</sup> es el marco de referencia para la Unión Europea, destinada concretamente a desarrollar la interconexión de las redes en África.

Europa, que es el primer donante mundial, aporta de este modo cerca del 30 % de la financiación destinada a las infraestructuras de transporte a través de los programas indicativos nacionales del Fondo Europeo de Desarrollo.

### Financiación europea en apoyo a los transportes

<b>9ª FED (2002-2006)</b>	<b>Importes asignados (en M €)</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Programas nacionales</b>	2 700	Asignados a proyectos de transporte en África, fundamentalmente por carretera
<b>Programas regionales</b>	210	Asignación global. La parte de las infraestructuras de transporte aún debe ser confirmada
<b>Intra ACP</b>	108	Asignación global del Fondo Fiduciario de Infraestructuras en apoyo a la asociación de infraestructuras. La parte de los transportes no ha sido determinada todavía y dependerá de la demanda.
<b>10ª FED (2007-2013)</b>	<b>Importes asignados (en M €)</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Programas nacionales</b>	2 800	Asignados a proyectos de transporte en África, fundamentalmente por carretera
<b>Programas regionales</b>	1 523	Importes asignados a cuatro regiones africanas
<b>Intra ACP</b>	300	Asignación global del Fondo Fiduciario de Infraestructuras en apoyo a la asociación de infraestructuras. La parte de los transportes no ha sido determinada todavía y dependerá de la demanda.
<b>Política Europea de Vecindad (PEV)</b>	<b>Importes asignados (en M €)</b>	<b>Observaciones</b>
<b>Instrumento Europeo de Vecindad y Asociación (IEVA)</b>	49,5	Importes asignados durante el período 2000-2009 a los países MEDA para proyectos regionales de transporte
<b>Mecanismo de Inversión en el marco de la PEV</b>	28,8	Importes asignados desde 2008
<b>Mecanismo Euromediterráneo de Inversión y Asociación (FEMIP)</b>	1 473	Financiación del Banco Europeo de Inversiones durante el período 2004-2009

<sup>2</sup> Interconectar África: Asociación entre la UE y África en materia de infraestructura. COM(2006)376 de 13.7.2006.

Pero la cooperación entre la UE y África comprende igualmente los aspectos legislativos y reguladores relacionados con las infraestructuras, permitiendo de tal manera apoyar el crecimiento económico y el comercio al mismo tiempo que el empleo y la lucha contra la pobreza, conforme a los Objetivos de Desarrollo del Milenio fijados por las Naciones Unidas.

La presente Comunicación completa asimismo las recientes comunicaciones de la Comisión<sup>3</sup> sobre las regiones ultraperiféricas, en las que se subraya la necesidad de reforzar las conexiones marítimas entre dichas regiones y los países vecinos que no pertenecen a la Unión Europea.

En el contexto actual de crisis económica mundial, a la que se suman la degradación regular del medioambiente y los cambios climáticos, existe el peligro de que los países más pobres y vulnerables se vean afectados más rápidamente y con mayor dureza. Las múltiples crisis afectan a los grandes flujos migratorios nacionales e intrarregionales, que podrían intensificarse y aumentar la presión migratoria sobre las economías avanzadas. Con el fin de ayudar a los países en desarrollo a afrontar la crisis, el Consejo adoptó el 18 de mayo de 2009 una serie de conclusiones que fomentan en particular el apoyo a las infraestructuras regionales y la creación de las infraestructuras necesarias en el África subsahariana. El Consejo ha promovido asimismo el apoyo a las infraestructuras regionales en el Mediterráneo en el marco de la Unión por el Mediterráneo.

Por tanto, es importante proseguir los esfuerzos por el desarrollo en favor de África, que debe tener la posibilidad de apoyarse en un sistema de transporte eficiente, una coordinación de todos los modos y unas infraestructuras de calidad. El conjunto de los agentes implicados, tanto en Europa como en África, debe continuar sus compromisos y acciones.

A este respecto, la Unión Europea tiene intención de continuar su labor de cooperación y coordinación con las instituciones financieras europeas e internacionales, en particular el Banco Mundial y el Banco Africano de Desarrollo, con el objetivo de aumentar la eficacia y perennidad de los proyectos realizados.

En este contexto, el objetivo de la presente comunicación se sitúa en la perspectiva del régimen de aplicación de la asociación estratégica en materia de infraestructuras adoptada por la Unión Europea y la Unión Africana en 2007. En respuesta a la petición expresada por la Unión Africana, se trata de:

- Por una parte, con la idea de facilitar el flujo de transportes entre África y Europa, abrir un proceso de reflexión para la ampliación de las redes transeuropeas hacia África;
- Por otra parte, contribuir a las labores de la Asociación en materia de infraestructuras, en el ámbito de los servicios de transporte, concretamente poniendo a disposición de nuestros socios las experiencias y las mejores prácticas de la política común de transportes.

---

<sup>3</sup> «Estrategia para las regiones ultraperiféricas: logros y perspectivas» (COM(2007)507 final), así como «Las regiones ultraperiféricas: una ventaja para Europa» (COM(2008)642 final).

A partir de la presente Comunicación, y sobre la base de los resultados del diálogo entre la Unión Europea y la Unión Africana, se establecerá un plan de acciones prioritarias, acompañadas de su financiación, que se inscribirá en una declaración conjunta de la Unión Europea y la Unión Africana.

## **2. CONECTAR ÁFRICA Y EUROPA**

Mejorar y facilitar el flujo de transportes entre los dos continentes, acciones que responden a una necesidad tanto económica como comercial, permitirá reducir los costes de transporte y mejorar la durabilidad y fiabilidad de los servicios de transporte. Dicha simplificación requiere un enfoque coordinado en materia de planificación y aplicación de las infraestructuras así como una cooperación reforzada en materia de transporte aéreo y marítimo, los dos modos de transporte más utilizados.

### **2.1. Enlaces por desarrollar: hacia un mapa común de infraestructuras del transporte**

Tanto Europa, a través de sus redes transeuropeas, como África a través de sus corredores transafricanos, han determinado y desarrollado sus redes de transportes en los últimos años<sup>4</sup>. La Unión Africana se ha comprometido particularmente con una importante labor de coordinación de los planes de desarrollo continentales y regionales en materia de infraestructuras mediante la elaboración de un Programa de Desarrollo de las Infraestructuras en África (PIDA).

La siguiente etapa consiste en aproximar los ejercicios de planificación de los dos continentes con el objetivo de establecer una auténtica red euro-africana de transportes. Dicha red debería determinar los puntos de conexión entre las redes europeas y africanas, especialmente en los puertos y aeropuertos. El informe de noviembre de 2005 del Grupo de alto nivel sobre la ampliación de la RTE-T a los países vecinos<sup>5</sup> señala especialmente las autopistas del mar como uno de los cinco ejes transnacionales principales por desarrollar.

En el marco de la cooperación regional en materia de transporte en el Mediterráneo, el programa regional EuroMed MEDAMOS apoya la aplicación de la Asociación euromediterránea que tiene por objeto poner en marcha proyectos piloto de autopistas del mar. De esta forma, en 2007 se lanzó una convocatoria de propuestas que permitió apoyar cuatro proyectos procedentes de Marruecos, Túnez, Argelia e Israel.

La importancia de esta conexión para los puertos, el transporte ferroviario y las carreteras en los países privados de litoral destaca la necesidad de aplicar un enfoque intermodal para el desarrollo de los transportes. Se trata de un sector en el que son posibles unos enlaces más fuertes e intercambios de experiencias entre Europa y África. El corredor de Maputo<sup>6</sup>, por ejemplo, proporciona una serie de lecciones que merecen ser contempladas en el caso de que se desarrollen proyectos similares de corredores en Europa.

---

<sup>4</sup> Ver mapas del anexo

<sup>5</sup> «Redes para la paz y el desarrollo: extensión de los grandes ejes transeuropeos de transporte hacia los países y regiones vecinos». Informe final del Grupo de Alto Nivel presidido por L. de Palacio

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

Por último, podría desarrollarse una asociación similar con el África subsahariana, según modalidades por explorar junto a la Comisión de la Unión Africana y a las regiones económicas interesadas.

Evidentemente, el proceso de conexión entre Europa y África deberá tener en cuenta las negociaciones entabladas en el marco de la Unión por el Mediterráneo y de la labor realizada por el Grupo de Ministros de Transporte del Mediterráneo Occidental (GTMO5+5)<sup>7</sup>.

## **2.2. Fomentar el desarrollo del sector ferroviario**

La determinación de los enlaces ferroviarios prioritarios es fundamental y requiere un diálogo concertado con las partes interesadas, concretamente las autoridades portuarias y los socios industriales privados. De hecho, el desarrollo del ferrocarril en África adquirirá todo su sentido si permite la difusión en el interior del continente de los flujos comerciales que transitan por los puertos. A este respecto, el desarrollo del ferrocarril es esencial para el desarrollo de los países privados de litoral, como Chad o la República Centroafricana. La fluidez y eficacia de la cadena logística dependen también de una utilización efectiva del ferrocarril. La integración y la complementariedad de los modos de transporte sigue siendo a este respecto una de las claves de un sistema de transporte fiable y eficaz a largo plazo.

## **2.3. Perseguir los esfuerzos de cooperación en los sectores aéreo y marítimo**

### *2.3.1. El sector aéreo*

El potencial de desarrollo del transporte aéreo en África es muy importante, dado que el continente representa tan solo el 4 % del tráfico mundial actual. Las necesidades de movilidad hacia Europa, pero también y especialmente intracontinentales, hacen aún más indispensable una mejora sustancial del transporte aéreo, en lo que se refiere tanto al tráfico como a la calidad de los servicios.

La Unión Africana es uno de los socios privilegiados de la Unión Europea. De esta forma, la UA favorece el diálogo estructurado entre los conjuntos continentales a la vez que con y entre las Comunidades Económicas Regionales (CER). Este diálogo permitiría sobre todo concretar medidas sobre las principales cuestiones.

- La seguridad aérea, prioridad número uno, requiere un enfoque conjunto para determinar los principales instrumentos necesarios para conseguir una mejora de la aplicación de las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La situación de la seguridad aérea en diversos países africanos, planteada en los informes de auditoría presentados por la OACI, ha llevado a la Comisión a constatar lagunas significativas en el ejercicio del control reglamentario y de la supervisión de los operadores certificados de ciertos países. Por otra parte, el aumento del número de accidentes en el continente africano implica una necesidad creciente de reforzar la aplicación efectiva y el respeto de las normas internacionales de seguridad. La Comisión está dispuesta a trabajar con los países africanos que lo deseen para contribuir a reforzar las autoridades nacionales de aviación civil.

---

<sup>7</sup> Diálogo informal de la cuenca occidental del Mediterráneo que reunió a Argelia, España, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Mauritania, Portugal y Túnez.



- La protección de la aviación, nueva prioridad, afecta de manera conjunta a los países europeos y africanos no sólo en sus relaciones bilaterales, sino también en sus relaciones con los países terceros. Las experiencias piloto y los seminarios de formación contribuirán a la adquisición de unos determinados conocimientos técnicos, que podrían apoyarse en grupos de auditoría *ad hoc* de inspectores de seguridad.
- La modernización de la regulación económica es necesaria. Con el fin de apoyar el proceso iniciado por la decisión de Yamoussoukro<sup>8</sup>, es fundamental reforzar las entidades continentales y regionales de la aviación civil y proporcionar la asistencia necesaria para su realización. A tales efectos, se podría crear un foro regular de discusión sobre los problemas de interés común.
- La limitación de los efectos del cambio climático y de las emisiones contaminantes constituye un desafío que se impone a toda la aviación internacional. En este contexto, podría preverse una cooperación para facilitar el acceso a los mecanismos de desarrollo no contaminante creados en el marco del Protocolo de Kioto.

Estas medidas se han concebido con la finalidad de contribuir a la eficacia y al crecimiento a largo plazo del sector del transporte aéreo en África. Una de las prioridades consiste en encontrar rápidamente una solución a la cuestión de la designación comunitaria para poner fin a la ilegalidad de los acuerdos aéreos bilaterales que actualmente existen entre los Estados africanos y los Estados miembros de la UE. Asimismo, será importante abordar la cuestión de la designación de empresas africanas, especialmente por medio de acuerdos entre la Comunidad Europea y los Estados africanos o las Comunidades Económicas Regionales. La Conferencia Unión Europea-África sobre el transporte aéreo que ha tenido lugar en Windhoek los días 2 y 3 de abril de 2009 ha puesto la primera piedra en este proceso de cooperación.

### 2.3.2. *El sector marítimo*

Más de diez millones de ciudadanos utilizan el transporte marítimo con origen o destino en Europa y África.

Sobre la base de la experiencia euromediterránea, la Unión Europea y la Unión Africana deberían entablar una cooperación activa que permita mejorar la eficacia de los puertos en tres ámbitos:

- En el ámbito normativo, el objetivo debe ser la simplificación en la medida de lo posible de los procedimientos aduaneros y los trámites administrativos para reducir los tiempos de inmovilización de la carga en las terminales portuarias sin perjuicio de las normas europeas de seguridad y protección.
- En el ámbito de las infraestructuras, ciertos grandes puertos africanos requieren labores de dragado más constantes, por una parte, para garantizar una profundidad suficiente y, por otra, para aprovechar la capacidad de inversión de la industria europea de mantenimiento portuario. Además, la insuficiencia de puestos de atraque

---

<sup>8</sup> La decisión de Yamoussoukro se basa en el Tratado de Abuja y entró en vigor el 12 de agosto de 2000. Tiene como objetivo principal mejorar la explotación de los servicios aéreos por parte de empresas africanas y la creación de una agencia ejecutiva encargada de la supervisión y de la aplicación del proceso de liberalización.

es la causa de los largos períodos de espera para el acceso de los buques a los puertos, constituyendo por tanto un punto de obstrucción en el tráfico entre Europa y África. Se debe favorecer la financiación de las obras de infraestructura durante la ejecución de los programas indicativos nacionales y regionales. La mejora de las conexiones por carretera de los puertos africanos representa asimismo un elemento importante que garantiza la efectividad del impacto de las infraestructuras portuarias en las economías nacionales y regionales.

- La protección portuaria debería quedar asegurada por la aplicación de las normas internacionales (Código PBIP, para la protección internacional de los buques y de las instalaciones portuarias); concretamente, deben llevarse a cabo controles y crearse las infraestructuras necesarias para impedir el acceso irregular de mercancías u otros objetos a los buques de pasaje, limitando así los riesgos de una utilización del transporte marítimo con fines de inmigración irregular, tráfico ilegal o atentados terroristas.

En cuanto a la dimensión medioambiental, debería facilitarse la adhesión a convenios internacionales destinados en particular a la creación de instalaciones portuarias eficaces para el tratamiento de desechos procedentes de los buques. Además, el desarrollo de los puertos marítimos debería estar integrado en la medida de lo posible en un marco más global de políticas marítimas integradas que debería incluir tanto la planificación del espacio marítimo como los instrumentos de gestión de zonas costeras integradas. Esto es especialmente importante cuando las inversiones están previstas en «zonas ecológicamente sensibles».

### **3. FAVORECER EL INTERCAMBIO DE EXPERIENCIA PARA PROMOVER EL DESARROLLO DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MÁS EFICIENTE**

En el balance realizado a finales de 2008<sup>9</sup>, la Comisión subraya la necesidad de reforzar el compromiso político de la Unión Europea y de la Unión Africana mediante contribuciones concretas con el fin de acelerar la realización de las medidas fijadas en la estrategia UE-África.

En el ámbito del transporte, se puede fomentar y poner en práctica un cierto número de programas de intercambio, medidas de asistencia técnica o incluso hermanamientos en un futuro próximo.

La Comisión Europea podría concretamente estudiar la viabilidad de una asistencia técnica de corta duración y de un intercambio de información con los países del África subsahariana. Sobre una base voluntaria, según configuraciones de geometría variable que impliquen a las administraciones de los países mediterráneos, la Comisión podría desarrollar de este modo intercambios, hermanamientos y actividades de formación.

#### **3.1. Herramientas por compartir en el ámbito de las infraestructuras**

Además de las cuestiones de financiación, la planificación constituye el núcleo del desarrollo de las infraestructuras, tanto en África como en Europa. La Unión Africana ha expresado su deseo de compartir la metodología de las redes transeuropeas.

---

<sup>9</sup> Un año después de Lisboa: la Asociación África-Unión Europea en acción.

Dicha metodología, que se aplica no sólo a los transportes, sino también a las redes de energía, dado que ambos sectores tienen un interés recíproco en compartir sus reflexiones sobre las necesidades en materia de infraestructuras, será presentada durante el seminario conjunto UE-UA en el marco de los trabajos de la asociación. En este contexto, debería prestarse atención a la cuestión de la calidad de las infraestructuras y su durabilidad. La cooperación en materia de transporte en el Mediterráneo<sup>10</sup> proporciona una primera ilustración de un método concertado con el objetivo de conectar las redes europeas y norteafricanas. Se basa en un marco institucional multilateral en el que se completan tres escalones: los grupos de trabajo temáticos encargados de cuestiones técnicas, el Foro Euromediterráneo (Euromed) que prepara las decisiones de la conferencia ministerial Euromed, instancia decisoria establecida a nivel de los Ministros de transporte de los países mediterráneos, los únicos con competencia para tomar decisiones estratégicas en materia de cooperación regional en transporte.

Por otra parte, para hacer frente a las dificultades constatadas durante la realización de los grandes proyectos de redes transeuropeas y considerando que la falta de financiación no siempre ha sido la única explicación de los retrasos, la Unión Europea ha estado experimentando con el método de los coordinadores.

Dichos coordinadores acompañan de esta manera los esfuerzos de los Estados miembros en el dispositivo financiero de los proyectos y promueven métodos comunes de evaluación. Los criterios más importantes son:

- la falta de gobernanza;
- los retrasos registrados en tramos transfronterizos clave;
- la falta de acuerdo firme sobre el calendario y el trazado entre los países interesados;
- la ausencia de financiación para los tramos clave;
- la necesidad de asociar una gran variedad de agentes, como responsables industriales, operadores de transporte o autoridades regionales

Tal y como anunció en su comunicación «Ayudar a los países en desarrollo a afrontar la crisis»<sup>11</sup>, la Comisión Europea tiene intención de abrir un proceso de diálogo con las organizaciones regionales, concretamente la Unión Africana, para evaluar la pertinencia de designar coordinadores de proyectos para las conexiones que faltan en las ocho redes transafricanas ya señaladas<sup>12</sup>.

### **3.2. Promover un sistema de transporte seguro y eficaz**

Las cuestiones de seguridad y protección conciernen a todas las modalidades de transporte y afectan a ambos continentes. Algunos programas de investigación de la Unión Europea<sup>13</sup> ya acompañan intercambios de buenas prácticas o incluso acciones de formación en estos

---

<sup>10</sup> 17 socios: Mauritania, Marruecos, Argelia, Túnez, Egipto, Siria, Autoridad Palestina, Israel, Jordania, Líbano, Turquía, Albania, Libia, Montenegro, Croacia, Bosnia-Herzegovina, Mónaco.

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

<sup>12</sup> Dakar-Yamena, Nuakchot-Lagos, Jartún-Yibuti, Lagos-Mombasa, El Cairo-Gaborone, Yamena-Windhoeck, Beira-Lobito, Dar Es Salam-Kigali.

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

ámbitos, particularmente en el África subsahariana o en el Magreb. Por tanto, dichas cuestiones ocupan legítimamente un lugar en el diálogo entre África y Europa. En este contexto, debido a su situación en las rutas marítimas o en los estrechos, las regiones ultraperiféricas (RUP) pueden desempeñar un papel importante en materia de gobernanza marítima para la vigilancia de las aguas costeras (por ejemplo, en la lucha contra la pesca ilegal, los actos de piratería o el tráfico de drogas) o para hacer más seguro el transporte (por ejemplo, una mejor gestión del transporte de petróleo desde el golfo de Adén hasta el Mediterráneo).

#### *1.1.1. 3.2.1. El transporte marítimo: hacia un refuerzo de la seguridad en el transporte marítimo*

La Unión Europea proporciona asistencia técnica a diez países mediterráneos<sup>14</sup> en los campos de seguridad y protección marítimas y la prevención de la contaminación en el mar Mediterráneo a través del proyecto regional SAFEMED. La UE contribuye a la mejora de las competencias mediante la concesión de becas de cualificación para el personal de las administraciones marítimas nacionales. El proyecto SAFEMED proporciona asimismo apoyo técnico a la conformidad de las reglamentaciones nacionales con los convenios internacionales. De esta manera, podría preverse una cooperación con los países mediterráneos en lo relativo a los sistemas comunitarios de gestión del tráfico marítimo. También podrían desarrollarse proyectos similares junto con las comunidades regionales sobre una base voluntaria para mejorar la seguridad del sistema de transporte marítimo y combatir la contaminación generada por los buques.

La Unión Europea está igualmente a favor del proyecto de la Organización Marítima Internacional (OMI) de creación de centros regionales de coordinación de salvamento en las costas africanas (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC).

La Unión Europea está dispuesta a proporcionar, concretamente a través de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), cuyo mandato deberá ser previamente ampliado, la asistencia técnica necesaria para ayudar a los Estados africanos costeros a mejorar sus sistemas de seguimiento del tráfico marítimo dentro de una perspectiva regional de intercambio de información.

Es también importante que los países del norte y del noroeste de África se comprometan a prevenir la utilización de buques y pequeñas embarcaciones de calidad deficiente y sobrecargados para el transporte de pasajeros. Cuando dichas prácticas son dirigidas por organizaciones delictivas y los pasajeros son inmigrantes clandestinos, están en peligro la vida y la integridad de millares de personas sin recursos.

#### *La lucha contra la piratería*

A pesar de que, durante el período 2003-2006, el número de actos de piratería y de ataques armados registrados disminuyó en todo el mundo, el año 2007 registró un alarmante aumento del 17 %. En 2008, el fenómeno se agravó aún más, tanto cuantitativamente como en el grado de violencia, siendo el Cuerno de África y el Golfo de Guinea las regiones especialmente más vulnerables.

---

<sup>14</sup> Marruecos, Argelia, Túnez, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Autoridad Palestina, Siria, Turquía.

Con el fin de contener la escalada de este fenómeno, que actualmente castiga a África y frena el desarrollo del comercio a causa de la inseguridad en los puertos y frente a las costas, la Unión Europea podría contribuir a reforzar y formar una capacidad administrativa que se haga cargo de la aplicación de la normativa marítima. La Organización Marítima Internacional ya ha determinado algunos programas de acompañamiento.

La vigilancia marítima es un elemento clave en la prevención de las actividades ilícitas en el mar. En el marco de su política marítima integrada, la Unión Europea desea reforzar la cooperación con sus socios africanos y mejorar el intercambio de información con las autoridades nacionales interesadas.

### *3.2.2. El transporte aéreo: hacia un refuerzo necesario de la seguridad del sector*

El aumento del tráfico aéreo debe ir paralelo a la definición de un nuevo concepto operativo africano. Una vez validado, dicho concepto permitirá determinar la contribución potencial de las infraestructuras europeas existentes (como los programas satelitales EGNOS) o en desarrollo (SESAR, vertiente tecnológica del cielo único europeo), sobre la base de las conclusiones y del plan de acción de la Vigilancia Mundial para el Medio Ambiente y la Seguridad (GMES) para África. La apertura al tráfico del cielo africano debe ir acompañada asimismo de una reorganización del espacio aéreo y de la red de rutas aéreas para garantizar una mayor eficacia económica (rutas más cortas), eficiencia medioambiental y seguridad. Dicha modernización podría preverse región a región, teniendo en cuenta las necesidades de las compañías aéreas en lo que respecta a las conexiones dentro del continente africano e intercontinentales. La ampliación a África del modelo del «Cielo único» combinado con un acceso al programa de infraestructura SESAR es un posible enfoque.

### *3.2.3. EGNOS*

Para los sectores que acaban de ser examinados, la navegación por satélite puede jugar un papel fundamental. La infraestructura que permite el posicionamiento GPS preciso en África resulta muy insuficiente a pesar de ser esencial tanto para los transportes como para, más en general, el desarrollo económico del continente. Por esta razón, África representa únicamente el 3 % de las salidas de aviones en todo el mundo y, en cambio, el 19 % de los accidentes, con frecuencia debidos a errores de navegación.

El desarrollo en África de infraestructuras terrestres complementarias al sistema europeo de navegación por satélite, EGNOS - es decir, un sistema EGNOS específico para África - puede ser una solución económica con la que África se beneficiará de todas las ventajas del sistema, no sólo en los sectores del transporte aéreo, ferroviario y marítimo costero, sino también en los de la energía, la agricultura y el ordenamiento y gestión del territorio.

### *3.2.4. El transporte por carretera: el reto de la seguridad vial*

La carretera sigue siendo el modo de transporte dominante en África, representando entre el 80 y más del 90 % del tráfico interurbano e interestatal de mercancías. Muy a menudo, la carretera supone el único medio de acceso a las zonas rurales.

Cada año, un millón de personas muere en accidentes de carretera: el 65 % de los fallecidos son peatones y el 35 % son niños. El coste de estos accidentes representa entre el 1 % y el 3 % del Producto Interior Bruto de un país, lo que resulta particularmente dramático para los

países en desarrollo<sup>15</sup>. En un momento en que se prepara el próximo programa de acción europeo (2011-2020), la Comisión tiene intención de intensificar sus esfuerzos para que otros grupos de países se beneficien de la experiencia adquirida en la Unión Europea, a diferentes niveles. Desde esta perspectiva y en el marco del diálogo sectorial con las autoridades responsables de la seguridad vial de las administraciones nacionales y regionales interesadas, podrían aplicarse las siguientes orientaciones:

- crear los mecanismos apropiados para favorecer el intercambio de las mejores prácticas;
- en el marco de la aplicación de los Programas Indicativos Nacionales y Regionales, favorecer la asignación de créditos europeos destinados a la red de carreteras a medidas específicas para la mejora de la seguridad vial;
- promover la introducción de los aspectos relativos a la seguridad vial en las evaluaciones de impacto social de las inversiones en infraestructuras viarias.

### 3.2.3. *El transporte urbano*

África es el continente que presenta el mayor índice de urbanización. Según un informe de ONU-HABITAT, los centros urbanos crecen un 4,5 % cada año. Alrededor del 40 % de la población africana vive en ciudades, una cifra debería multiplicarse por dos de aquí al año 2030. De aquí a 2020, Nairobi, Johannesburgo y Abiyán contarán con más de 10 millones de habitantes y otras 77 ciudades africanas acogerán cada una 1 millón de habitantes. Con esta urbanización creciente, se multiplican los efectos relacionados con la contaminación atmosférica y la congestión del tráfico.

A través del programa CIVITAS<sup>16</sup>, la Unión Europea da su apoyo a las ciudades europeas que pongan en marcha estrategias integradas para el transporte urbano. Una plataforma permite el intercambio de ideas y de buenas prácticas entre ciudades, particularmente en materia de gestión del tráfico o de desarrollo de alternativas ferroviarias.

Este programa podría extenderse a las ciudades africanas para que se beneficiasen a su vez de las experiencias europeas. De este modo, podría preverse:

- La apertura del Foro CIVITAS a las ciudades africanas
- La participación de ciudades africanas en la conferencia anual del Foro CIVITAS
- El hermanamiento entre ciudades africanas y europeas

## 4. CONCLUSIÓN

La cooperación estratégica entre Europa y África en el ámbito de los transportes se pone en práctica en el marco de la Asociación UE-África en materia de infraestructuras que prevé que las redes regionales y nacionales de transporte, agua, energía y telecomunicaciones estén conectadas a través de África. La cooperación también recibe el apoyo de la Política de

---

<sup>15</sup> Fuente: Banco Mundial, Organización Mundial de la Salud (2004, 2007).

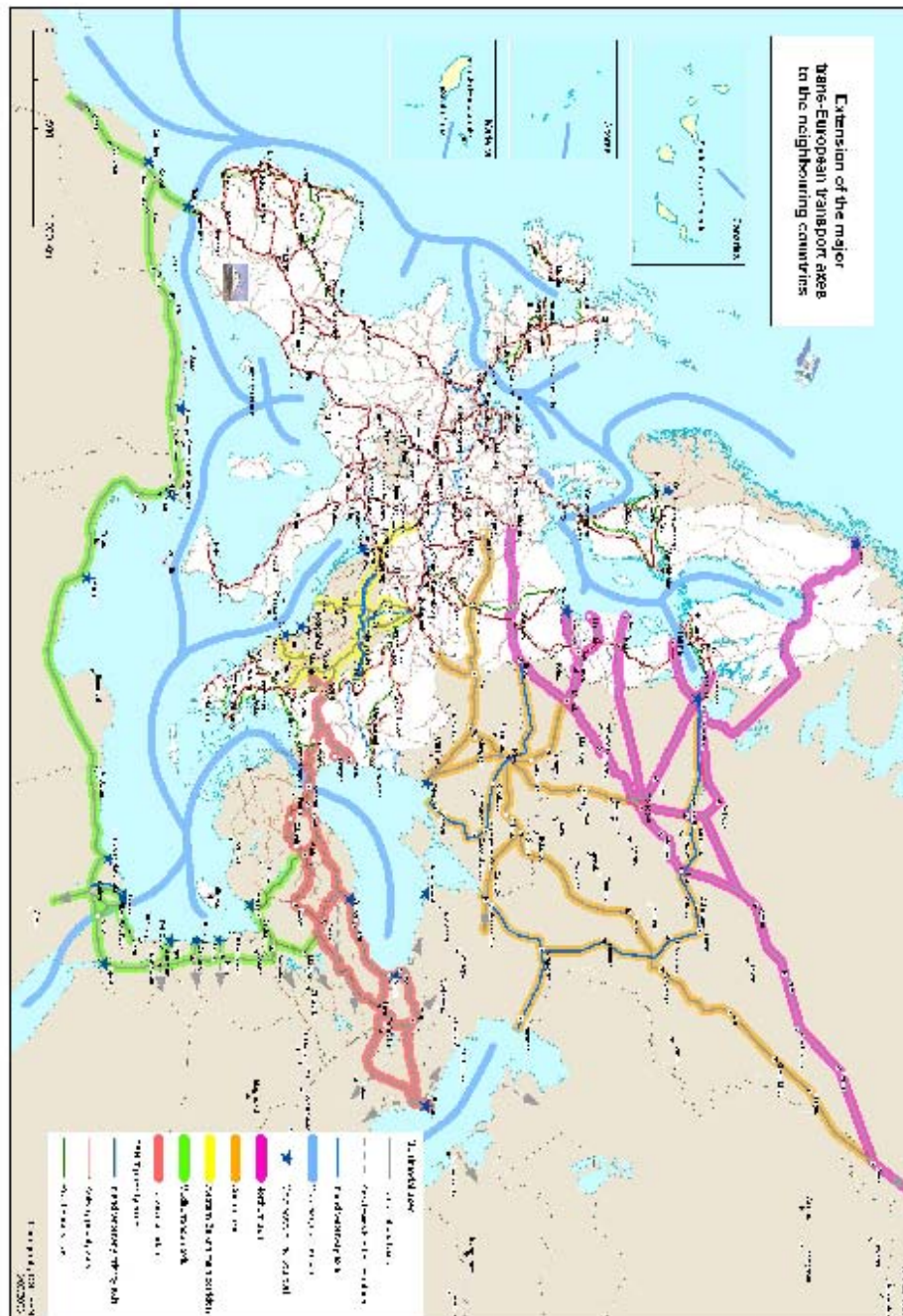
<sup>16</sup> [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)

Vecindad, específicamente en el norte de África. La presente Comunicación pertenece al marco de dichas políticas e instrumentos existentes, en el cual inicia una reflexión sobre la mejora de las conexiones transcontinentales y sugiere posibles ejes de cooperación e intercambio de experiencias para desarrollar un sistema de transporte más fiable y seguro, sin basarse únicamente en infraestructuras nuevas, sino también en unos servicios de transporte más eficaces, más seguros y menos onerosos. Las medidas señaladas se podrían aplicar en los marcos de cooperación y sobre la base de los instrumentos existentes, en particular el Acuerdo de Cotonou, el Fondo Europeo de Desarrollo y la Política de Vecindad, evidentemente sin excluir los medios existentes dentro de la política común de transportes.

En esta fase, la presente Comunicación supone un punto de partida para la Unión Africana con el objetivo de determinar las medidas concretas que podrían desarrollarse más detalladamente en el sector de los transportes con el conjunto de socios africanos y europeos. La Conferencia de seguimiento de la política y la aplicación de la RTE-T, prevista para 2009, estará abierta a la participación de los socios mediterráneos y africanos. La conferencia servirá de ocasión para la creación, en el marco de la asociación conjunta Unión Europea-África, de un foro informal dedicado a los transportes que reunirá sobre una base bianual, además de a los agentes institucionales ya representados en la asociación, a los operadores de transportes, asociaciones europeas y africanas, así como a los donantes internacionales, permitiendo de este modo un debate más amplio de las cuestiones específicas de este sector clave del desarrollo. En la próxima etapa se deberá decidir, mediante la firma de una declaración conjunta, un plan de acciones prioritarias y su financiación. La próxima cumbre Unión Europea-África, que tendrá lugar a finales de 2010 en África, brindará la ocasión de examinar los avances registrados en la aplicación de dicho plan de acción.

## ANEXO

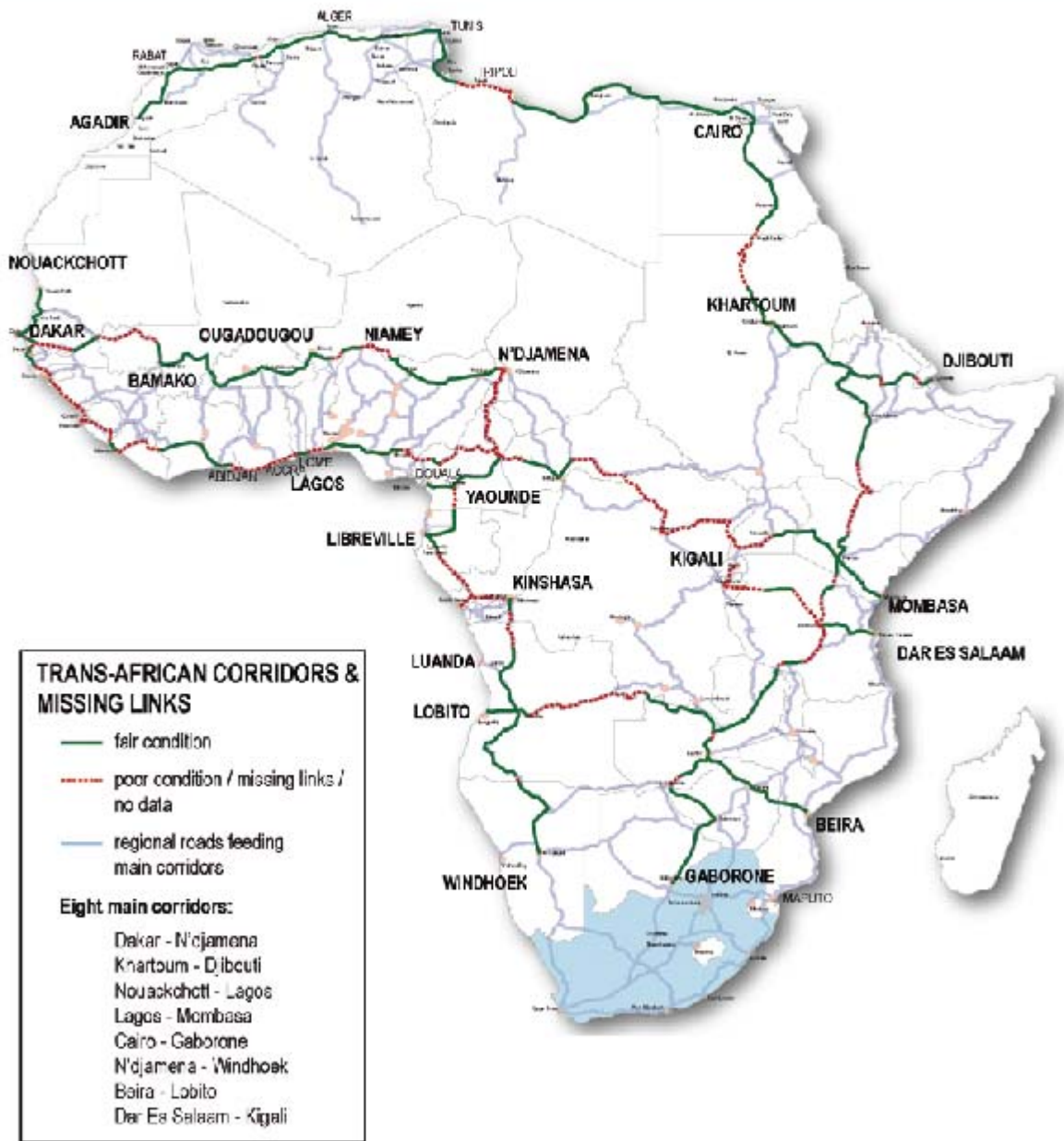
1. Extensión de los principales ejes de la red transeuropea de transporte a los países vecinos





2. Corredores de transporte por carretera transafricanos

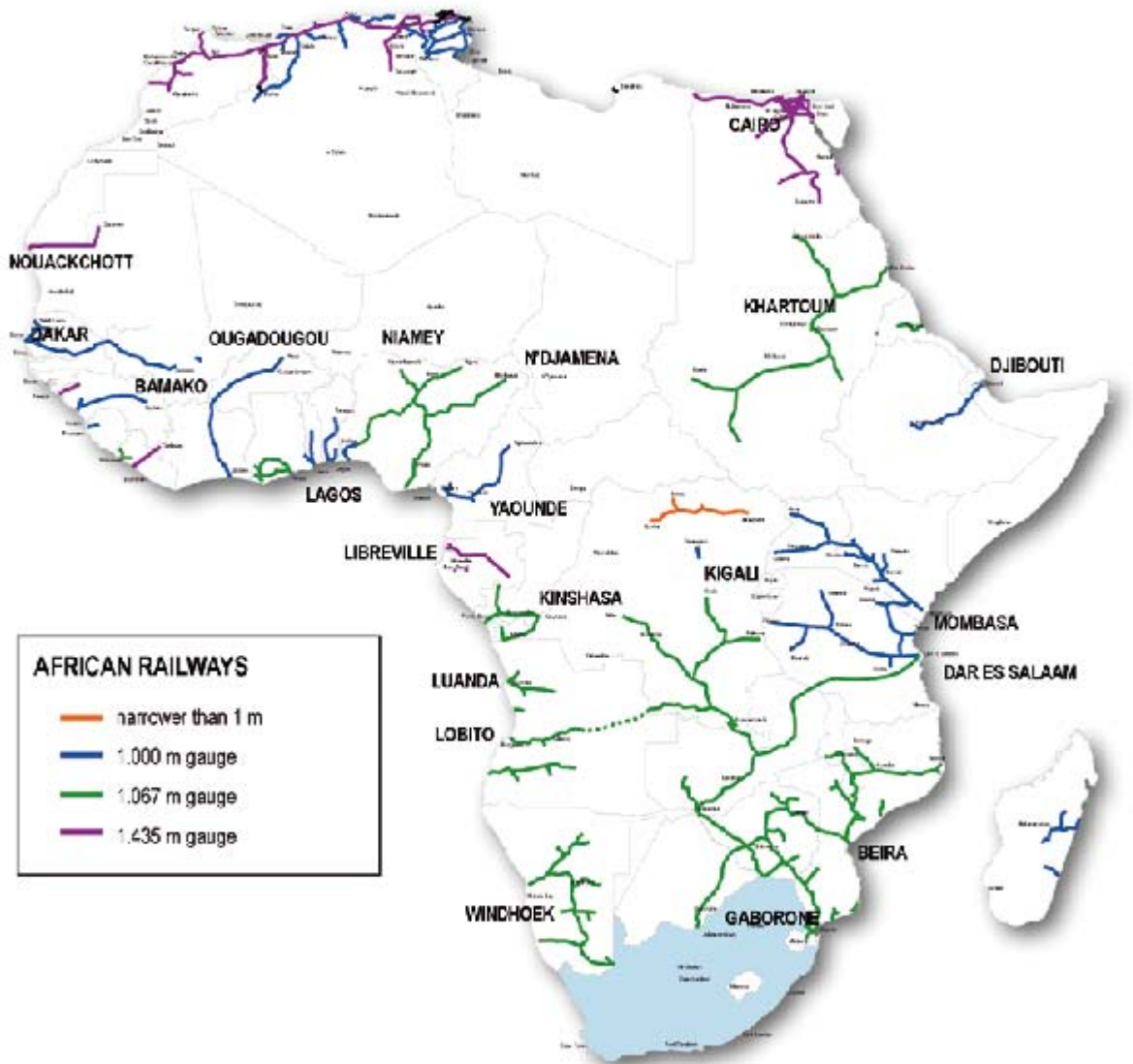
# Trans-African Road Transport corridors



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. Red ferroviaria 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.