



Comissão da União Africana

IE21643 – 146/146/40/12



Dissertação sobre o Transporte

**Disponibilização de Transporte Sustentável para a concretização da
Agenda 2063 da UA**

Transporte reforça a Economia e a Sociedade de África

Fevereiro de 2017

Apoio ao Programa de Desenvolvimento do Sector de Transporte

Lot 1. Apoio ao Departamento de Infraestruturas e de Energia da CUA

*na harmonização das políticas de transportes e dos serviços do sector de transporte & Apoio ao PIDA PAP
para o arranque das atividades do corredor inteligente*

Prefácio

Tenho a honra de apresentar esta Dissertação sobre os Transportes, que intitulamos por *Disponibilização de Transporte Sustentável para a concretização da Agenda 2063 da União Africana. O Transporte para o reforço da economia e da sociedade africana*. O presente documento reflecte a nossa visão partilhada sobre a forma como o transporte pode e deve contribuir para a superação dos desafios para a concretização das aspirações da Agenda 2063.

A Agenda 2063 é um quadro Estratégico para a transformação socioeconómico de África que durante os próximos 50 anos fortaleceu e procura para acelerar a implementação de muitas actividades continentais para a prosperidade económica e desenvolvimento sustentável. Uma dessas iniciativas é o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA). A formulação da Agenda 2063 abarcou a realização de consultas abrangentes com os actores e baseou-se nas experiências e boas práticas vigentes a nível nacional, regional e continental, incluindo àquelas vigentes no sector de transportes.

Em Abril de 2014, os Ministros Africanos dos Transportes adoptaram a Declaração de Malabo sobre o Desenvolvimento do Sector de Transporte em África. Os Ministros homologaram a decisão de solicitar a Comissão da União Africana (CUA) no sentido de elaborar uma estratégia de transporte de longo prazo para o continente que visa a colmatar os desafios de transporte contidos na Agenda 2063.

Em resposta, a CUA seguiu uma abordagem integrada em relação aos meios de transporte na preparação deste documento de política, que constitui um quadro comum para a prestação de transporte sustentável a nível continental, regional e nacional. Desenvolve formas de reforçar as parcerias com o sector privado; e os nossos parceiros de desenvolvimento, em particular, a Comissão Europeia. O trabalho com estes parceiros irá estimular formas inovadoras de colmatar a lacuna financeira para se alcançar estes planos ambiciosos e reduzir a dependência de África face à ajuda.

Convido todos os actores provenientes do sector de transporte a adoptar políticas e estratégias promovidas por esta dissertação de modo a assegurar que o transporte contribua de modo eficaz em prol da concretização da Agenda 2063.

Cheikh Bedda
Director do Departamento de Infra-estruturas e Energia
Comissão da União Africana

Sumário Executivo

As redes de transporte e de serviços em toda a extensão de África foram alargadas e melhoradas durante as duas últimas décadas. Mas, existe uma tarefa substantiva para assegurar que o transporte contribua para alcançar a transformação sócio económica de África nos próximos 50 anos conforme descrito na Agenda 2063. Esta tarefa inclui ainda a concretização das metas relacionadas com o transporte contidas nos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU.

Esta *Dissertação* sobre o transporte descreve as políticas e estratégias com vista a assegurar que o transporte contribua de modo sustentável em prol da concretização das ambições e aspirações da Agenda 2063. Estas políticas e estratégias são baseadas nas recomendações da Declaração de Malabo dos Ministros Africanos dos Transportes. Essas políticas estão baseadas nas lições colhidas pela UA, CER e os Estados-membros na implementação de uma abordagem sobre o corredor em relação ao transporte entre e dentro das regiões, e uma abordagem sectorial a nível nacional. Essas abordagens abarcam todas as modalidades de transporte, nomeadamente - rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo e as vias interiores de águas navegáveis, e a mobilidade urbana - e todos os serviços relativos à circulação de pessoas e de mercadorias.

As principais respostas da política de transporte para a concretização das aspirações de África incluem:

Infra-estruturas de transportes interligadas para incorporar e unir politicamente a Africa

Por forma a satisfazer as aspirações da Agenda de 2063 para integração africana e unidade política, o continente estará interligado através dos corredores de transporte estratégico. Nesta conformidade, os principais objectivos da política incluem proceder a manutenção e aprimorar as Autoestradas Trans Africanas e superar os elos em falta para interligar as regiões e países de África. A interconectividade depende de igual modo da construção e manutenção de uma Rede Integrada Africana de Caminho-de-Ferro de Alta Velocidade. Estes corredores de estradas e de caminhos-de-ferro irão estabelecer ligação entre os países costeiros e aqueles sem litoral com os principais portos do continente que estabelecem a ligação com a Europa por via de “*Motorways of the Seas*” e providenciará acesso aos mercados internacionais. Uma ligação de infra-estruturas essencial é o desenvolvimento adicional de transporte por via de lagos internos e cursos de águas. A aviação interligada a nível de Africa e ao resto do mundo requer a constituição de um Mercado Único dos Transportes Aéreos Africano, a implementação cabal da Decisão de Yamoussoukro e a extensão dos Serviço Complementar Europeu de Navegação Geoestacionária (EGNOS) para África

Os serviços de transporte para a prosperidade económica de Africa

A prosperidade económica passa pela livre circulação de pessoas e de mercadorias ao longo de todos corredores regionais e redes nacionais a nível de toda África e com o resto do mundo. A livre circulação será alcançada por meio da harmonização de quadros regulamentares de trânsito e a criação de corredores

INTELIGENTES que operem sistemas inteligentes para o transporte rodoviário e ferroviário. Os corredores que incorporem postos fronteiriço de paragem única, e transporte rodoviário desregulado e liberalizado irão facilitar os transportes multimodais a partir de portos nacionais de interconexão para os destinos distantes. As redes nacionais de estradas rurais devidamente conservadas irão contribuir em prol da elevação da produtividade agrícola. Ademais, os Acordos relativos aos Céus Abertos irão liberalizar as viagens de avião, o comércio inter e intra-regional por via aérea.

Transporte na geração de postos de trabalho, na facilitação de acesso aos postos de trabalho e às comodidades sociais

O sector de transporte pode e deve criar mais postos de trabalho para os homens, mulheres e raparigas, bem como para os jovens desempregados, por exemplo, através de abordagens baseadas na mão-de-obra, e na disponibilização de serviços. Os Programas de Construção e de Modernização de Estradas são necessários com urgência com vista a providenciar as populações provenientes de zonas rurais isoladas acesso aos postos de trabalho e às comodidades sociais. A mobilidade segura e rentável que inclua um número elevado de pedestres e ciclistas é crucial para as oportunidades de emprego e desenvolvimento social das pessoas que residam nas cidades africanas em rápido crescimento.

Garantia de circulação de pessoas e mercadorias segura e protegida

A redução drástica de fatalidades e ferimentos rodoviários ao abrigo do Objectivo de Desenvolvimento Sustentável (ODM3) requer a existência de um número suficiente de agências de protecção munidas de capacidade e recursos para executar os regulamentos sobre protecção, licenciamento dos condutores e a introdução de padrões de segurança para os veículos automóveis, incluindo os limites do peso por eixo. A segurança dos circuitos ferroviários depende da adopção e implementação dos padrões de segurança interoperabilidade entre os sistemas de caminhos-de-ferro e os sistemas de gestão de segurança comuns. A implementação rigorosa dos padrões e práticas da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), no domínio de gestão de tráfego aéreo e robustez física constitui uma modalidade tangível para o melhoramento da segurança de aviação de África, e em simultâneo, a redução do risco de colisão marítima depende da aderência aos padrões da IMO e Organização Internacional do Trabalho (OIT). A protecção de passageiros aéreos contra a sabotagem e dos marinheiros contra a pirataria está condicionada ao reforço do controlo de segurança das agências, das linhas aéreas e marítimas, das embarcações e aeronaves, bem como a participação nos projectos internacionais de segurança com vista a prevenir a sabotagem e a pirataria.

A garantia de mobilidade urbana e o acesso às mega-cidades, cidades capitais e secundárias de África

A mobilidade urbana segura é crucial para o acesso aos postos de trabalho e as comodidades sociais e essencialmente depende da integração do planeamento do uso da terra e da demanda do serviços de transporte. O acesso às comodidades urbanas requerer redes de caminhos pedonais para os pedestres e ciclistas separadas do trânsito motorizado. O congestionamento das estradas urbanas pode

ser reduzida através do melhoramento dos sistemas de gestão de trânsito, aplicação de regulamentos de trânsito e o desenho de novas infra-estruturas tendentes a reduzir o congestionamento de trânsito. Outrossim, o transporte público e privado precisará de ser melhor interligado de modo a providenciar serviços seguros e rentáveis e onde fiável, sistemas de transporte de autocarro rápidos e sistemas de trânsito massivo introduzidos com a participação do sector privado.

Tornando o transporte resistente ao clima e reduzindo as emissões

A infra-estruturas dos transporte é um activo público valioso que deve ser protegido contra os caprichos das alterações climáticas; Nesta conformidade, fundos terão de ser alocados para proteger as estradas e os caminhos-de-ferro contra as cheias e seu subsequente encerramento. Padrões elevados terão de ser adoptados para a nova construção e manutenção e modernização das infra-estruturas nas áreas vulneráveis. Ademais, as novas e reforçadas defesas marítimas são de importância extrema para os portos, zonas urbanas, zonas costeiras baixas e estados insulares ameaçados por níveis elevados do mar. Em simultâneo, deve-se envidar esforços para a redução das emissões de gases com efeito de estufa por meio da aderência rigorosa aos padrões de emissão de gases com efeito de estufa pelas viaturas, o uso de viaturas de baixo consumo de combustíveis e de baixos níveis de emissões de gases com efeito de estufa, as taxas cobradas aos utentes rodoviários por forma a incentivar uma mudança para o transporte ferroviária e cursos de água interiores. A redução de emissões requer ainda uma cooperação mais estreita dos Estados-membros, companhias de transporte aéreo e marítimo para fazer cumprir com os padrões internacionais da ICAO e da IMO.

Governança transparente e instituições fortes

A continuidade do compromisso político continuo é crucial para o reforço das instituições de transporte a nível nacional e regional e continental. O ponto de partida deve ser a prestação de assistência às instituições de transporte para recrutar e reter recursos humanos suficientes e devidamente qualificados. Isto pode ser alcançado através de uma coordenação estreita das políticas de transporte e de ensino com vista a criação de programas de formação apropriados nas universidades e colégios africanos e incentivar a admissão de estudantes com perspectivas de emprego nos sectores público e privado. Por exemplo, as autoridades de aviação civil precisam de pessoal altamente qualificado para operar aeroportos modernos com recursos aos sistemas de navegação avançados.

As instituições de transporte serão ainda reforçadas por meio de diálogo aberto com os actores do sector privado, por exemplo, na racionalização de gestão do corredor e o aumento da eficiência operacional dos fundos rodoviários e agências rodoviárias. Ademais, o diálogo do sector público-privado é crucial na reavaliação das concessões de caminho-de-ferro e na extensão de boas práticas na concessão de terminal de contentores às demais operações portuárias.

Financiamento e Sustentabilidade dos sistemas de transporte interligados

O alcance das aspirações da Agenda 2063 relativas aos sistemas de infra-estruturas dos transportes interligadas irá necessitar a angariação de um montante

adicional de USD 2 mil milhões por ano. Pode-se gerar maior financiamento do governo através de uma execução orçamental mais prudente, em particular, através do aumento do rendimento do fundo para as estradas. De qualquer modo, os governos precisarão de recorrer à novas fontes de financiamento, incluindo, os fundos sub regionais para infra-estruturas, bancos de desenvolvimento multilaterais e bilaterais, fundos soberanos e o Fundo Africano para as Alterações Climáticas; Financiamento adicional será angariado junto de investidores privados através da emissão de garantias para infra-estruturas e reforço das parcerias para prestação de projectos ao abrigo de uma variedade de acordos contratuais. Ademais, os Estados-membros podem angariar fundos juntos dos doadores tradicionais e novos por meio de mecanismos de financiamento inovadores, tais como os instrumentos de financiamento mistos.

As metas de política, estratégias, e acções prioritárias para o transporte descritas nesta dissertação estão voltadas para o alcance das aspirações da Agenda de 2063 da UA. Essas metas, estratégias e acções estão igualmente voltadas para a concretização de uma África próspera baseada no crescimento inclusivo e no desenvolvimento sustentável; e num continente integrado que seja unido politicamente e actor e parceiro influente na área mundial

Índice

Prefácio	ii
Sumário Executivo	iii
Acrónimos	ix
1. Transporte perante as aspirações africana e mundial	1
1.1 O Transporte e a Agenda 2063	1
1.2 O Transporte e os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas	1
1.3 Os Ministros Africanos dos Transportes e a Declaração de Malabo	2
1.4 O Âmbito da dissertação	4
2. Os principais órgãos de decisão sobre as políticas de transporte	4
2.1 Comissão da União Africana promove políticas a nível do continente	5
2.2 As CER facilitam as políticas regionais de integração de transporte	5
2.3 Estados-membros transformam os sistemas regionais de transporte	6
2.4 Lições Colhidas	6
3. Contribuição do Sector de Transporte para a Agenda 2063	13
3.1 Transporte que integre a Africa, suas regiões e países	13
3.2 Transporte que transforma o comércio e trocas	14
3.3 Transporte que facilita o acesso aos postos de trabalho e as comodidades sociais	15
3.4 Transporte que assegure a circulação segura de pessoas e de mercadorias	16
3.5 Transporte irá tornar-se resistente e menos poluente ao ar	16
3.6 Transporte que auxilia a Africa a reduzir as necessidades de financiamento para o desenvolvimento	17
3.7 Transporte que contribua em prol da criação de postos de trabalho e empregos para os jovens	17
4. Estratégia que visa produzir transporte sustentável	17
4.1 Melhoramento da conectividade regional e continental.	18
4.2 A redução dos custos de transporte e dos preços do frete	20
4.3 Reforço das instituições de transporte	22
4.4 Promoção de transporte seguro e protegido	25
4.5 Melhoramento da mobilidade urbana e o acesso as comodidades urbanas	27
4.6 Promoção de transporte resistente e sensível ao meio-ambiente	28
4.7 Mobilização de recursos adicionais	30
5. O Roteiro a seguir	32
5.1 Prossecução de governação transparente	32
5.2 Integração da protecção e segurança, alterações climáticas e consciencialização social	33
5.3 O redobramento dos esforços para o transporte urbano seguro, acessível e menos poluentes ao ar	33
5.4 Angariamento de financiamento para a interconectividade de transporte sustentável	34
5.5 Actividades Prioritárias para a Comissão, CER e Estados-membros.	34
Apêndice 1 Declarações e Decisões da União Africana sobre o Transporte	38

Apêndice 2 Comunidades Económicas Regionais	39
Apêndice 3 Autoestradas, Caminhos-de-ferro e Portos Trans Africanos	40
Referências	43

Acrónimos

ACCF	-	Fundo Africano de Combate às Alterações Climáticas
AfDB/BAD		Banco Africano de Desenvolvimento
AFCAC	-	Comissão Africana da Aviação Civil
AICD		Diagnóstico da Infra-estruturas Africanas por País
AIDI		Índice de Desenvolvimento de Infra-estruturas Africana
AKIP		Programas de Conhecimento de Infra-estruturas de Africa
AMU/UAM		União Árabe do Magrebe
ASECNA		Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ATC		Controlo de Tráfico Aéreo
UA		União Africana
CUA		Comissão da União Africana
BAD		Banco para o Desenvolvimento Bilateral
CAA		Autoridade de Aviação Civil
CAMT		Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes
CENSAD		Comunidade dos Estados do Sael e do Sara
CMI		Instituições de Gestão dos Corredores
COMESA		Mercado Comum da África Oriental e Austral
COSCAP		Projecto de Desenvolvimento Cooperativo da Segurança Operacional e Contínua Aeronavegabilidade
COP		Conferência das Partes
DIE	-	Departamento de Infra-estruturas e Energia
EC/CE		Comissão Europeia
CEEAC		Comunidade Económica dos Estados da África Central
(CEDEAO)		Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
EGNOS		Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária.
UE		União Europeia
GHG		Gases com Efeito de Estufa
ICAO		Organização Internacional da Aviação Civil
IGAD		Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento
OIT		Organização Internacional do Trabalho
IMO		Organização Internacional Marítima
LGI		Índice de Desempenho Logístico
MDB		Banco Multilateral de Desenvolvimento
NEPAD		Nova Parceria para o Desenvolvimento de África
NMT		Transporte Não Motorizado
NPCA	-	Agência de Planeamento e Coordenação da Nova Parceria para o Desenvolvimento de Africa
OSBP		Posto Fronteiriço de Paragem Única –(POFPU)
AAP		Plano de Acção Anual
PIDA	-	Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África
PPP		Parceria Público-Privado
RAI		Indicador de Acesso Rural
CER		Comunidade Económica Regional
RGI		Grupo de Referência sobre Infra-estruturas
SAATM		Mercado Único dos Transportes Aéreos Africano
SADC		Comunidade de Desenvolvimento da África Austral

SDG	Objectivos de Desenvolvimento Sustentável
SMART	Gestão de Trânsito Seguro, Móvel, Automatizado em Tempo Real
SWF	Fundo Regional Soberano.
SSATP	Programa de Política de Transportes da África Subsaariana
STC	Comité Técnico Especializado
ONU	Organização das Nações Unidas
CNUCED	Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento
UNECA	Comissão Económica da ONU para África
USD	Dólar dos Estados Unidos
OMS	Organização Mundial da Saúde
YD	Decisão de Yamoussoukro

1. Transporte perante as aspirações africanas e Mundial

O transporte rentável, eficiente e seguro é crucial para a integração económica e social do continente africano, e para a integração das suas regiões e países. O comércio e o crescimento económico em todos os sectores, incluindo, a agricultura e o turismo dependem do transporte sustentável e serviços; Deste modo, o transporte constitui uma seiva vital para as populações urbanas e rurais, providenciando acesso aos postos de trabalho, serviços de saúde, ensino e outras comodidades.

A Comissão reconhece que o crescimento e o desenvolvimento em África dependem do reforço do transporte visando a concretização das aspirações de África. Essas aspirações e metas estão contidas na Agenda 2063 da União Africana, que integra a Agenda das Nações Unidas de 2030 - Objectivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), e são complementadas pelas recomendações dos Ministros Africanos dos Transportes conforme contido na Declaração de Malabo.

1.1 O Transporte e a Agenda 2063

A Agenda 2063 é um quadro estratégico para a transformação das economias de Africa e satisfazer as expectativas da sociedade. A Agenda 2063 baseia-se no Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), Nova Parceria para o Desenvolvimento de Africa (NEPAD), e nos Planos Regional e Nacional de Infra-estruturas. A Agenda 2063 se compromete em relação à um leque combinado de sete aspirações, três das quais estão directamente relacionadas com o transporte:

Aspiração 1: uma África próspera com base no crescimento inclusivo e no desenvolvimento sustentável;

Aspiração 2: um continente integrado, unido politicamente com base nos ideais do pan-africanismo e da visão do renascimento africano;

Aspiração 7: uma África que seja um parceiro e actor mundial forte, sólido e influente.

As demais quatro aspirações abrangem boa governação e o estado de direito, paz e segurança, valores e ética, desenvolvimento voltado para as populações impulsionado por Africanos. Apesar de não estarem directamente associados ao transporte, essas aspirações irão aumentar a contribuição do sector de transporte em prol da concretização das aspirações da Agenda de 2063.

1.2 Transporte e os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas

Os Objectivos de Desenvolvimento Sustentável adoptados em Setembro de 2015 definem 17 metas com 169 alvos associados. Três destas metas estão directamente associadas com o transporte contêm as seguintes metas:

Metas 3.6 Até 2020, reduzir a metade o número total de mortes e ferimentos resultante de acidentes de viação.

- Metas 3.9 *Até 2030, reduzir substancialmente o número de mortes e doenças resultantes de substâncias químicas e poluição e contaminação da ar, água e solo.*
- Metas 9.1 *Até 2030, desenvolver infra-estruturas de qualidade, fiáveis, sustentáveis e resistentes, incluindo, infra-estruturas regionais e transfronteiriças, com vista a apoiar o desenvolvimento económico e o bem estar humano, com foco para o acesso equitativo e rentável para todos.*
- Metas 9.a *Facilitar a concepção de infra-estruturas sustentáveis e resistentes nos países em desenvolvimento por meio de apoio financeiro, tecnológico e técnico para os países africanos, países menos desenvolvidos, países sem litoral e os pequenos estados insulares em desenvolvimento.*
- Metas 11.2 *Até 2030, providenciar acesso aos sistemas de transporte seguro, rentável, acessível e sustentável para todos, o melhoramento da segurança rodoviária, em particular, através da expansão do transporte público, com atenção especial às necessidades daquelas populações em situações vulneráveis, mulheres, crianças e as pessoas com deficiência e os idosos.*

Essas metas concedem visibilidade a nível mundial a convicção dos actores em relação ao papel dos transportes na promoção do desenvolvimento económico e social de África. A inclusão do transporte nos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável irá facilitar à Comissão, às Comunidades Económicas Regionais (CER) e os Estados-membros na disponibilização de redes de infra-estruturas resistentes que interligam a Africa e fortalecem a economia. Estas metas apoiam a mobilidade para todos através da disponibilização de serviços de transporte rentáveis, seguros e sensíveis ao meio-ambiente.

1.3 Os Ministros Africanos dos Transportes e a Declaração de **Malabo**

Durante a sua terceira conferência realizada em Malabo em 2014, os Ministros identificaram, na Declaração de Malabo, modalidades em que o transporte apoiará a Africa a alcançar as aspirações 1,2 e 7 da Agenda 2063. As constatações e propostas dos Ministros constituem a sua visão para o sector e as suas recomendações incluem:

uma África próspera com base no crescimento inclusivo e no desenvolvimento sustentável;

- Conceber novos modelos de negócios de transporte com recursos à nova tecnologia que melhore a eficiência, gere postos de trabalho e reduça os custos;
- Desenvolver o transporte ferroviário com sistemas de trânsito massivos nas cidades de uma população de dois milhões e aumentar o frete de passageiros e mercadorias transportados por via ferroviária.

- Aumentar a interligação rodoviária com vista a aumentar os resultados intermédios e a conectividade do túnel entre os estados insulares e a terra continental.

um continente integrado, unido politicamente com base nos ideais do pan-africanismo e da visão do renascimento africano;

- Implementar os projectos do PIDA que estabeleçam ligações com as cidades por via rodoviária e ferroviária;
- Desenvolver modelos de negócios de transporte por via aérea e marítima que incentive o turismo e facilite a livre circulação de bens e serviços contida na Agenda 2063.

uma África que seja um parceiro e actor mundial forte, unido e resistente e influente.

- Criar negócios associados com o transporte marítimo para o manuseamento da expansão prevista de comércio.

Os Ministros acreditam ainda que as conquistas alcançadas ao abrigo das demais quatro aspirações da Agenda 2063 não relacionadas ao transporte haveriam de elevar o desempenho do transporte. Os benefícios de transporte incluem:

- Aumento do nível de competências e dos padrões profissionais elevados na aplicação da lei;
- Medidas de educação melhoradas que desenvolvem os recursos humanos para transporte;
- Reforçadas as agências de serviços de segurança e protecção física que reduzem os crimes e acidentes das vias rodoviárias;
- Padrões éticos elevados e o respeito pelas regras para a erradicação das práticas corruptas;
- Acções de formação profundas e o acesso ao financiamento de modo a facilitar a inovação e as oportunidade de negócios, em particular, para as mulheres, nos serviços de transporte.

As contribuições valiosas dos Ministros em torno das medidas de políticas e estratégias contidas na Declaração de Malabo são abordadas nesta dissertação. Muitas destas medidas estão igualmente reflectidas nos programas das CER e dos Estados-membros. Deste modo, os actores africanos chave a todos níveis partilham uma visão sobre as metas coerentes para o transporte na concretização da Agenda 2063 de África.

1.4 Âmbito da dissertação

A presente dissertação baseia-se nas lições colhidas pela União Africana, as CER e os Estados-membros durante as duas últimas décadas. Essas lições colhidas provêm da implementação de uma abordagem sobre o corredor entre e dentro das regiões, e uma abordagem sectorial a nível nacional. Essas abordagens abarcam todas as modalidades de transporte - rodoviário, ferroviário, aérea, portuária, e marítimo e as vias interiores de água navegável, e a mobilidade urbana - bem como os serviços de transporte relativos à circulação de pessoas e de mercadorias.

O trabalho em parceria com os nossos parceiros de desenvolvimento - nomeadamente, a União Europeia e os seus Estados-membros, os países OECD, a China e os Banco Multilateral de Desenvolvimento, tais como, Banco Africano de Desenvolvimento (AfDB) e o Banco Mundial - complementou a experiência da Comissão e elevou as lições colhidas. Entre os parceiros de desenvolvimento da Comissão, a União Europeia é um dos principais doadores e goza de um relacionamento privilegiado através da Estratégia Conjunta Africa-Europa e a sua Parceria em matéria de Infra-estruturas. Por esta razão, esta dissertação está em conformidade com a Comunicação do nosso parceiro - a União Europeia:

- Projecto de Documento da Comissão Europeia: Roteiro uma Zona de Transporte Única Europeia - Rumo à um sistema de transporte competitivo e eficiente de transporte (2011);
- Declaração de Colégio a Colégio da CUA-UE, Comunicado Conjunto, Adis Abeba, (2016);
- Declaração Conjunta do Grupo de Referência sobre Infra-estruturas da CUA-UE, Bruxelas (2016).

A presente estratégia para a implementação desta dissertação irá abarcar actores chaves provenientes de toda África. Neste sentido, o roteiro a seguir reforça a coerência e a complementariedade entre a Comissão, as CER, os Estados-membros e os parceiros de desenvolvimento.

2. Os principais órgãos de decisão sobre políticas de transportes

Os três principais actores em matéria de formulação de políticas sobre o transporte são a União Africana, as CER e os Estados-membros. O Departamento de Infra-estruturas e Energia da Comissão (DIE) assume a responsabilidade Pan-Africana de promover, coordenar e monitorizar as políticas de transporte. As CER procedem a execução das políticas de transporte do continente a nível regional, e a harmonização da regulamentação regional de transporte e de investimento regional. Os 54 Estados-membros garantem uma execução coerente das políticas, programas a nível do continente e da região, e dos programas nas suas políticas, programas e plano de acção nacionais de transporte.

2.1 Comissão da União Africana promove políticas a nível do continente

Na promoção das políticas de transporte Pan Africanas, a DIE coordena, a nível internacional em parceria com a Comissão Económica das Nações Unidas para África (UNECA), e as Agências Africanas e Internacionais Especializadas, incluindo, a Comissão Africana de Aviação Civil (AFCAC), a Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), e Organização Marítima Internacional (OMI). A nível Continental, a Comissão é membro do Comité Directivo do Programa emblemático africano de infra-estruturas, PIDA Este programa é da iniciativa conjunta da Comissão, a Agência de Planeamento e de Coordenação da Nova Parceria para o Desenvolvimento de Africa (NEPAD), o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) é a agência de execução. No decurso da fiscalização da evolução do PIDA, as CER e os Estados-membros apoiam o DIE através das reuniões do Comité Técnico Especializado (CTE) sobre Infra-estruturas, convocado pela Comissão.

Na monitorização e avaliação do desempenho das políticas, o DIE conta com o apoio do Programa de África de Conhecimento de Infra-estruturas (AKIP), que recolhe e análise dados para a montagem da base de dados pela estudo de Diagnóstico de Infra-estruturas de Africa (AICD) Neste sentido, a AKIP afere o progresso dos Estados-membros e publica os boletins do Índice de Desenvolvimento de Infra-estruturas de Africa (AIDI). Este fluxo de dados apoio o DIE na avaliação do desempenho das política de transporte bem como o seu desenvolvimento.

A Comissão mobiliza apoio em termos de finanças e capacitação institucional por meio de diálogos bilaterais com os parceiros e a participação em fóruns internacionais, tais como o Consórcio de Infra-estruturas para África (ICA). Esses diálogos conquistaram o apoio e angariam cerca de US\$23 milhões, permitindo que o DIE executasse as seguintes iniciativas:

- Actividades de arranque do Plano de Acção a Curto Prazo do NEPAD, que em relação ao transporte incluiu o apoio à Agência Executora da Decisão de Yamoussoukro, travessia principal de rios, corredores regionais e estudos regionais de caminho-de-ferro;
- Apoio em reforço de capacidades para todos os sectores de transporte da DIE, e os preparativos de linhas de orientação para o sector de transporte;
- Apoio ao Reforço de Capacidades à Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) sobre a segurança e protecção da aviação e formação sobre o sistemas de navegação por via satélite do Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS).

2.2 As CER facilitam as políticas regionais de integração de transporte

Oito Comunidades Económicas Regionais constituem os blocos edificadores da União Africana.

- União do Magrebe Árabe (AMU);

- Comunidade dos Estados do Sael e do Sara (CENSAD);
- Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO);
- Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC);
- Comunidade da África Oriental (EAC);
- Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento (IGAD);
- COMESA (Mercado Comum da África Oriental e Austral);
- Comunidade de Desenvolvimento da Africa Austral (SADC).

As CER são responsáveis pela integração de políticas continentais nos seus programas regionais, em particular, através das suas funções principais na execução dos projectos PIDA. De igual modo, as CER priorizam, coordenam e monitorizam o planeamento regional de infra-estruturas junto dos seus Estados-membros centrados nos corredores do continente e das regiões. Importa salientar o papel das CER na superação das dificuldades existentes na harmonização dos padrões e regulamentos de transporte.

Além disso, a coordenação inter-CER é necessária, pois a sobreposição das fronteiras das CER significa que os Estados-membros, geralmente, estão afiliados a dois ou mais grupos regionais. Um exemplo desta coordenação é a Iniciativa Tripartida das CER que reúne a COMESA, EAC, IGAD e a SADC. Nesta conformidade, o acordo entre as CER e os Estados-membros sobre a implementação de estratégias regionais de transporte e quadro reguladores é essencial, pois esses acordos influenciam uma proporção significativa das despesas de transporte de África.

2.3 Estados-membros transformam os sistemas regionais de transporte

Os Estados-membros enfrentam uma panóplia de tarefas na implementação de políticas nacionais e regionais, e na edificação, operação, e manutenção de infra-estruturas de transportes nacionais que atravessam os seus territórios. As suas tarefas incluem ainda a actualização contínua dos padrões e regulamentos nacionais com vista a reflectir as normas e acordos regionais e internacionais em matéria de transporte de trânsito. No decurso da execução dessas actividades, os Estados-membros são apoiados pelos actores, incluindo, a sociedade civil, o sector privado e os parceiros de desenvolvimento.

As despesas de transporte ao nível nacional excedem em grande medida aquelas do nível regional. Contudo, as despesas de transporte diferem de um país para o outro, nem existe um equilíbrio entre o investimento e o funcionamento e a manutenção. O nível de despesas efectuadas depende igualmente se um país é de renda média, baixa renda frágil, baixa renda não frágil, ou rico em recursos. Neste sentido, os Estados-membros continuam a envidar esforços continuamente pela coerência entre políticas e estratégias nacional e regional, e o equilíbrio entre as despesas em prioridades definidas a nível nacional e regional.

2.4 Lições Colhidas

Durante as duas últimas décadas, novas abordagens foram adoptadas que visam melhorar o desempenho de transporte, incluindo, uma abordagem do corredor em relação ao transporte regional e outra abordagem sectorial abrangente ao

transporte nacional. Essas abordagens evoluem como consequência das reacções provenientes da participação africana no Programa de Política de Transportes da África (SSATP), a iniciativa CER Tripartida e através da cooperação com agências de transporte especializada tais como a AFCAC. Ademais, o conhecimento colhido como consequência do trabalho com as CER e os Estados-membros em matéria dos programas regionais e nacionais de transporte providencia uma perspectiva profunda em relação as questões complexas enfrentadas pelo sector. Os principais problemas e lições colhidas em resumo incluem:

As reformas de política devem ser um processo contínuo

Muitos países adoptaram o conceito de comercialização de estradas nos anos 1990s, tendo resultado na criação de fundos de estradas da segunda geração e de agências de estradas. Contudo, actualmente, algumas agências de estradas estão a funcionar a semelhança das burocracias que almejam substituir. A cobrança aplicável pelo fundo de estradas não é proporcional à expansão das necessidades da rede, que resulta no aumento de atrasos de manutenção e condições de estradas mais precárias. Apesar destas insuficiências, as condições rodoviárias estão a melhorar lentamente em quase todos os países em África.

Nos Portos, o modelo “senhorio” de gestão dos serviços portuários melhorou o desempenho dos terminais de contentores gerido pelo sector privado, mas a governação do sector portuário demonstrou pouco progresso. De modo semelhante, as concessões de caminho-de-ferro geridas pelo sector privado não transformaram cabalmente as empresas de caminho-de-ferro, custo de transportes permaneceram elevados, e os investidores privados fizeram pouco na sua recapitalização. **Todavia, os sucessos e falhanços das concessões providenciam orientações construtivas ao sectores público e privado que irão ajudar a revitalizar a rede africana de caminhos-de-ferro.**

Quase todos os países estão a implementar a Decisão de Yamoussoukro. Contudo, o progresso variável impede a plena liberalização do transporte aéreo e atrasa a introdução de melhorias aos serviços de aviação, segurança e protecção. Do mesmo modo, apenas 17 Estados-membros aderiram a iniciativa que visa criar um mercado único dos transportes aéreos africano que irá melhorar o acesso ao mercado e a concorrência, e produzirá benefícios tanto para as companhias aéreas como para os viajantes. Por conseguinte, a reforma de políticas não pode ser um processo de início/paragem. De modo a assegurar que o transporte seja sustentável, a política e o desempenho devem ser monitorizados e actualizados continuamente.

Capacidade instalada nos Ministérios, CER e no sector privado precisa de reforço para fortalecer a integração

Os Ministérios de tutela perderam competências e capacidade para formular, implementar e monitorizar o desempenho de política seguindo uma abordagem comercial em relação a gestão do transporte. Por exemplo, muitos funcionários dos Ministérios transferiram-se para as novas agências rodoviárias, deixando para trás o Ministério. Do mesmo modo, a atribuição de concessões de caminho-de-ferro aos operadores privados resultou que os Ministérios tivessem funcionários da anterior empresa de caminho-de-ferro a regulamentar as concessões. Tendo apenas

experiência dos caminhos-de-ferro no sector público, os funcionários não dispõem das competências para fiscalizar a atribuição de concessões. Essas lacunas estão a ser superadas em reformas institucionais introduzidas por muitos Estados-membros.

O desenvolvimento de competências técnicas e profissionais no sector privado é insuficiente para superar as lacunas existentes do sector público. Estas lacunas resultam do número reduzido de universidades e colégios em África para ministrar cursos de formação apropriados para qualificar profissionais e técnicos do sector de transporte. Falta de pessoal qualificado limita a forma e a dimensão como o sector do transporte responde em relação às necessidades de desenvolvimento. Por isso, um diálogo continental entre os elaboradores de política de transporte e de ensino é necessário para superar esta lacuna de formação.

Insuficiência de funcionários e tempo de viagem requerido para apoiar os países membros que enfrentam dificuldades de capacidade das CER no desempenho das suas responsabilidades e tarefas para a facilitação de transporte e comércio; As suas tarefas são complicadas ainda mais por um leque variado de condições económicas existentes nos seus países membros, e por muitos países que pertencentes à duas ou mais CER. Estas insuficiências significam que a implementação de quadros reguladores regionais é fragmentada a nível nacional, e que a direcção executiva dos corredores regionais varia. Não obstante, nos casos em que os corredores estabeleceram observatórios de monitorização e instituições de gestão dos corredores (CMIs), os problemas bem sabidos de atrasos verificados nos postos fronteiriços, multiplicidade de documentos de trânsito, e práticas corruptas são melhoradas.

Acelerar o uso de transportes multimodais para o comércio e integração regional

O comércio inter e intra africano sofre de inconsistência de uma aplicação variada de quadro reguladores de transporte de trânsito, que acrescenta ao elevado custo de consumidor e diminui as margens de exportações e incentivos ao comércio. Os preços elevados ocorrem, em grande medida, devido à ineficiência dos sistemas de desalfandegamento de frete por meio de inúmeros transportadores ao longo das rotas intermodais, criando deste modo, uma panóplia de documentos de trânsito. Estes sistemas fragmentados e quadros regulamentares de trânsito fracos inibe o transporte multimodal, que utiliza uma única transportadora e um único documento de trânsito multimodal para a entrega ao domicílio. O transportes multimodal eficiente permitirá que África participe no mercado de transporte crescente mundial, beneficiando todos os Estados-membros, em particular, os Estados sem litoral

Redes de infra-estruturas incompletas inibe o comércio inter e intra-regional

A expansão do comércio regional passa por boa conectividade regional em todo continente. Presentemente, não existe uma rede devidamente conservada em bom estado de conservação para providenciar conectividade eficiente entre as capitais e cidades com mais de um milhão de pessoas, e portos de águas profundas e fronteiras internacionais. Apenas cerca de 70% da rede de Autoestradas Trans Africanas foi construída, e cerca de um quarto desta cifra carece de modernização e cerca de três quartos carece de reabilitação. A conectividade de caminho-de-ferro é

fraca, compreende os corredores tradicionais de importações e exportações, bem como algumas rotas intra-regionais. A fraca conectividade com o transporte marítimo internacional é limitado, pois a descarga dos contentores não é proporcional ao desenvolvimento das embarcações. A conectividade com a aviação mundial enfrenta igualmente constrangimentos devido à existência de pistas demasiadamente curtas para aeronaves de grande porte em alguns países, mas em termos gerais, devido à existência de monopólios dos serviços de assistência em escala e elevadas cobranças de navegação. A insuficiência de conectividade regional inibe o comércio e pode reduzir o crescimento económico até 2% por ano. Por esta razão, o PIDA está focalizado na modernização de redes regionais de infra-estruturas e na edificação dos elos de ligação

Serviços de transporte dispendiosos inibem a competitividade do comércio

As estradas servem de vias de transporte, no mínimo de 80% das mercadorias comercializadas e 90% dos passageiros, a redução dos preços dos transporte rodoviário irá largamente elevar a competitividade de África. Contudo, os preços dos transporte rodoviário em África situam-se entre 40% a 100% acima em comparação com a Ásia do Sul ou Oriental. Os países sem litoral são mais prejudicados a medida que o transporte representa 50 - 75% dos preços à retalho das mercadorias no Malawi, Ruanda e Uganda. Tais preços elevados são imputados aos atrasos consideráveis nos desalfandegamento portuários e na travessia das fronteiras nacionais, e na panóplia de documentos de trânsito oculta as praticas de corrupção. Por exemplo, o custo de frete de um contentor de Mombaça para Kampala é o mesmo em comparação a Mombaça para Shanghai. Contudo, registou-se uma redução superior a metade nos postos fronteiriços de paragem única, tais como em Malaba no Corredor Norte na África Oriental, e nos postos fronteiriços de BeitBridge e Chirundu no Corredor Norte-Sul na África Austral. A redução dos atrasos no corredor Norte-Sul está a gerar poupanças na ordem de US\$ 60 milhões por ano.

A África não atingiu uma classificação elevada no Índice de Desempenho Logístico (LPI). Enquanto em 2009, os Estados Unidos haviam registado um LPI de 3.84, o LPI variava de 2.19 na África Ocidental até 2.73 na África Austral. Estes dados revelam que a qualidade dos serviços de transporte em África situa-se consideravelmente em nível inferior em comparação com os países desenvolvidos. Estes reflectem igualmente o monopólio de carteis de transporte e um sector altamente regulado pelos governos que asfixiam o comércio. Não obstante, a perseguição da liberalização e da concorrência, por exemplo, na África do Sul, os preços de transporte reduziram rapidamente.

Fraca conectividade com os continentes próximos e distantes restringe a África como um comerciante global

Os países africanos e os estados insulares dependem dos seus portos marítimos e serviços marítimos para o transporte de mais de 90% do seu comércio. Contudo, as cobranças do frete marítimo são elevadas. O transporte marítimo de um contentor para a África Subsaariana custa o triplo em comparação com a Ásia Oriental e o Pacífico. Isto pode, em grande medida, ser imputado ao fraco desempenho do porto, tempo de conclusão e de permanência, que é superior em comparação com as regiões mais desenvolvidas. Perante esta situação, as

ineficiências nestas ligações externas com continentes próximos e distantes reduzem as oportunidades para as transportadoras marítimas internacionais e as empresas de frete desenvolverem as suas actividades com África.

A exportações de África de produtos perecíveis e de turismo depende, quase na sua totalidade, das companhias aéreas internacionais. No entanto, a participação de África ao tráfico aéreo mundial é de apenas 3 % e as companhias aéreas não africanas representam 80% do mercado intra continental. As companhias aéreas africanas não conseguem aumentar as suas participações do mercado, em grande medida, devido à implementação insuficiente da Decisão de Yamoussoukro, e aos elevados custos operacionais. Contudo, vários Estados-membros estão a tomar medidas que visam a criação de um mercado Único dos Transportes Aéreos Africano com vista a penetrar o mercado de aviação civil a nível mundial.

O transporte pode liberalizar as comunidades rurais isoladas

Apenas metade da população rural de África beneficia dos serviços de estradas de todos os tempos enquanto os serviços de transporte infrequentes inibem a produtividade agrícola. Em algumas localidades, os custos de transporte e de transacção representam até 80% do preço do mercado, e constituem dissuasões aos fazendeiros na produção de mais alimentos. Os constrangimentos de transporte separam também as comunidades rurais dos serviços de saúde e de educação, excluindo-as do crescimento económico e desenvolvimento sustentável. A satisfação das metas africanas de acesso à uma estrada de todos os tempos dentro de dois quilómetros, e os serviços de transporte associados irão liberar as comunidade rurais. Nos casos de adopção de uma abordagem do sector de transporte ter sido adoptada, tal como na Etiópia, as comunidades rurais beneficiam como consequente do maior acesso as estradas e as oportunidade de mercado

A congestão de tráfico inibe a mobilidade e o acesso nas cidades em grande expansão

O congestionamento de trânsito está a piorar e as horas de ponta tornam-se mais longas em todas as cidades capitais urbanas de África. A situação irá muito provavelmente melhorar a curto prazo a medida que a população urbana irá crescer a partir de cerca de 414 milhões em 2011 a 750 milhões em 2030, e chegará até a cifra superior a 1.2 bilhões até 2050.

Os volumes de tráfico estão a aumentar, particularmente, nas mega-cidades do Egipto e da Nigéria, bem como em cidades secundárias onde o índice populacional está a aumentar até um milhão. Os mini autocarros e motorizadas estão a substituir os serviços de autocarros públicos débeis. Nos casos em que seja viável, os sistemas de trânsito rápido e as redes ferroviárias urbanas, não estão a reduzir de modo significativo o trânsito rodoviário. Consequentemente, o transporte não motorizado (NMT) representa 50% to 90 % das deslocações diárias. Contudo, a medida que os usuários partilham as infra-estruturas congestionadas por tráfico motorizado as suas deslocações tornam-se mais longas e mais perigosas.

Os residentes urbanos enfrentam deslocações mais prolongadas em termos de distância e de tempo. O preço do transporte público está a aumentar em grande medida devido à expansão urbana, que pode ser imputado à políticas desenquadradas sobre uso de terras e desenvolvimento económico. Ademais, o aumento de titularidade de viaturas resulta no aumento do congestionamento de tráfego urbano, e por sua vez, aumenta as emissões de gases de efeito de estufa (GEE) e cria problemas de saúde. Todas essas questões dificultam o acesso das pessoas ao local de trabalho, às escolas e aos hospitais, e a desenvolver negócios.

As fatalidades de transporte e os ferimentos pessoais devem ser reduzidos

As questões mais graves relativamente as companhias aéreas africanas estão relacionadas com a serviços de Segurança e Protecção Física. Apesar que a segurança da aviação registou melhorias desde a introdução de auditorias de segurança operacional da IATA em 2012, as linhas aéreas africanas registam um número desproporcionado de acidentes fatais tendo em consideração que transportam menos de 5% do tráfego aéreo mundial. A protecção física constitui igualmente um motivo de grande preocupação para as empresas africanas de caminhos-de-ferro. Apesar do reduzido volume de tráfego, o número de acidentes de comboio é elevadamente inaceitável. A maioria das empresas africanas de caminhos-de-ferro reporta mais de 100 descarrilamentos por ano, sendo que outras reportam até 200 em comparação com menos de 100 descarrilamentos principais reportados pela empresa de caminhos-de-ferro da Índia. Exceptos nos casos de elevado índice de perdas de vidas humanas, a informação sobre os acidentes marítimos é incerta e a dimensão dos danos ambientais permanecem, em grande medida, desconhecidos. Muitos deste acidentes ocorrerem devido à aplicação desarticulada dos acordos internacionais relativos à protecção de navegação marítima. Ao abrigo da Carta Marítima, a Comissão está a assumir um papel mais proactivo no domínio da protecção e segurança marítima, incluindo no combate à pirataria.

Apesar do facto que muitos Estados-membros estão a tomar medidas tendentes a reduzir os acidentes rodoviários, a taxa de acidentes permanece elevada. As fatalidades rodoviárias são a terceira causa principal de mortes em África após o paludismo e VIH/SIDA, e representam um problema de saúde pública grave em termos de morbidez, deficiência e custos de cuidados de saúde associados. A África regista 16% das fatalidades rodoviárias a nível do mundo, sendo 12% da população e apenas 2% das veículos automóveis. Os viajantes por estradas enfrentam diversos perigos graves como consequência da aplicação desarticulada dos padrões de condução, regulamentos sobre o licenciamento de viaturas e de manutenção, superlotação de viaturas e comportamento descuidado dos condutores. No geral, os custos de acidentes de viação situam-se entre 3% a 5% do PIB de renda baixa e média ou superior ao total das ajudas para o desenvolvimento recebidas por estes países.

O transporte deve ter em consideração os desafios relacionados com as alterações climáticas

O aumento dos fenómenos meteorológicos extremos aumenta o risco e a dimensão das cheias e de aluimento de terras que danificam e destroem as infra-estruturas dos transportes. Estes eventos estão a alterar os padrões de pluviosidade

que aumentam os custos de reabilitação e de manutenção, e geralmente perturbam as operações de transporte. Estas alterações resultam em mudanças dos padrões de sedimentação que afectam o transporte marítimos do interior e as operações portuárias. Ademais, as cidades e as comunidades urbanas situadas nas zonas costeiras baixas e nos pequenos estados insulares enfrentam ameaças associadas com o aumento do nível do mar. Por esta razão, o impacto decorrente das alterações climáticas perigam as operações de transporte e colocam uma sobrecarga adicional nos orçamentos dos Estados-membros.

A fraca qualidade dos padrões de combustível e as viaturas de fraca manutenção resultam em emissões elevadas pelas viaturas e contribuem para mortes prematuras, estimadas pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em sete milhões em 2012. As emissões de carbono preto e outros poluentes climáticos de curta duração são também principais factores concorrentes para o aumento das emissões de Gases de Efeito de Estufa (GEE), que causam o aumento das temperaturas a nível mundial. De igual modo, as emissões causadas pela aviação são estimadas como responsáveis pelo aumento das alterações climáticas. O crescimento da aviação simplesmente ultrapassa os ganhos de eficiência, a COPP 22 projectou que as emissões irão triplicar até 2050, caso não sejam introduzidas acções correctivas. Nesta conformidade, o transporte, em particular nas zonas urbanas, constitui uma ameaça a saúde as populações vulneráveis, jovens e idosos da sociedade. A Comissão está a resolver estas questões ao abrigo da sua estratégia sobre alterações climáticas.

Encontrar meios para financiar a lacuna existente entre as necessidades de transporte e as despesas

Com base numa amostra representativa dos países africanos, o estudo da AICD estima que a lacuna de financiamento é de aproximadamente o US\$2 bilhões por ano. Esta lacuna representa a diferença existente entre o custo para a introdução de medidas correctivas a infra-estruturas dos transportes de Africa de modo a alcançar conectividade rentável a nível nacional e regional, e as despesas anuais com a actual infra-estrutura. Este défice de financiamento pode parecer de pequena dimensão, contudo, muitos Estados-membros enfrentam dificuldades de obtenção de recursos adicionais. Os ganhos provenientes da eficiência pode resultar na redução deste défice. A ineficiência resulta da baixa taxa de execução do orçamento alocado aos orçamentos capitais, baixa recuperação dos custos de utentes rodoviários e a fraca colecta das cobranças. Contudo, a concretização desta eficiência é um processo complexo cujos resultados finais são largamente incertos.

Além disso, o alcance dos ganhos de eficiência pressupõe a conclusão e sustento de reformas sectoriais, que os níveis de financiamento por parte dos parceiros de desenvolvimento permaneçam em níveis recentes e que os custos de construção não aumentem de forma significativa. A concretização da agenda de reformas pode variar de país a país, o financiamento externo é incerto, e os futuros custos de construção são difíceis de se prever. Por outro lado, a análise supra mencionada não se aplica de modo uniforme à todos países. Os países frágeis de baixa renda enfrentam um défice de financiamento mais profundo, mesmo após se ter em consideração os ganhos de eficiência. Por esta razões, estes países podiam

enfrentar desafios adicionais em matéria de padrões, soluções de baixo custos e atrasos na consecução das metas.

Uso das Tecnologias de Comunicação como um factor viabilizador para o desenvolvimento continental do transporte

A cobertura de internet está espalhada nas cidades e zonas urbanas em África e atinge até as comunidades rurais mais remotas. Mais pessoas têm acesso aos serviços de internet a medida que o custo de computadores, telemóveis e as taxas dos provedores de serviços reduzem, e os aplicativos informáticos tornam-se mais práticos para o utilizador. Apesar de os sistemas informáticos serem largamente usados na gestão e operações do transporte aéreo e marítimo, o transporte rodoviário e ferroviário registou alguns atrasos no desenvolvimento de sistemas completamente interligados ao longo dos corredores regionais e zonas urbanas. A Comissão está a promover sistemas informatizados ao abrigo da sua iniciativa de corredores inteligentes.

Melhoramento dos estudos com vista a impulsionar os projectos desde o início até ao encerramento financeiro.

Programas Continental e Regional de Infra-estruturas, tais como o PIDA, dispõem de compromisso político considerável e apoio técnico-financeiro para a preparação de projectos. No entanto, muitos projectos permanecem sem financiamento e poucos projectos estão em vias de implementação. Estas insuficiências resultam de estudos de viabilidade pouco rigorosos ou estudo de definição de âmbito que efectua uma análise insuficiente dos riscos. Isto significa que em estudos de viabilidade subsequente a análise económica é insuficiente para a priorização correcta de projectos, e os projectos não satisfazem necessariamente os inúmeros critérios para o financiamento disponíveis. O NEPAD está a resolver estas questões

3. Contribuição do Sector de Transporte para a Agenda 2063

As aspirações para África contidas na Agenda 2063 são que a África seja um continente integrado e pacífico com prosperidade baseado no crescimento económico inclusivo e desenvolvimento sustentável, e que a África seja um actor e interveniente mundial. Por forma a alcançar estas aspirações, as infra-estruturas de transporte e serviços terão de conectar as regiões e países, apoiar o comércio e trocas, e facilitar o acesso as comodidades sociais. As deslocações terão de ser seguras, resistentes para todas as pessoas, com impacto mínimo ao meio-ambiente.

3.1 Transporte que integre a África, suas regiões e países

Os órgãos de definição de políticas sobre o transporte reconheceram de longa data que as infra-estruturas do continente africano inibem a visão de integração africana. Presentemente, os actores de transporte dispõem de um programa acordado sobre a modalidade como o transporte pode e irá facilitar a integração de África.

Transformação do legado de infra-estruturas dos transportes de África em redes de nível mundial

Os sistemas de transporte em África foram fundados pelas potenciais coloniais da Europa que exploravam os ricos recursos minerais do continente e os produtos agrícolas de elevado valor, tais como a borracha, o café, caça e o algodão. A exploração era motivada por ganhos comerciais que precisavam de corredores de transportes eficientes com ligação aos portos costeiros para o envio das mercadorias para Europa. Nesta conformidade, os investimentos na área de transporte centravam-se nas redes rodoviárias, portos e caminhos-de-ferro ao longo dos corredores estratégicos, e prestava-se pouca atenção às redes de desenvolvimento para conectividade regional e nacional. Como resultado, os sistemas de transporte fragmentados e distorcidos surgiram em toda a extensão do continente africano que são administrados e operados por distintos regimes políticos e institucionais. Este foi o legado de transporte herdado pelos países africanos aquando da conquista das suas independências. Este legado prejudicou o roteiro político da aspiração pan-africana para uma África completamente integrada.

Até 2063, a África aspira possuir circuitos ferroviários de alta velocidade, estradas, infra-estruturas marítima e aérea com ligações com as cidades capitais e centros urbanos, e ligações melhoradas entre os Estados africanos insulares e a terra continental. Em adição, o transporte aéreo e marítimo liberalizado e eficiente irá assegurar as ligações entre África e Europa, Índia, Ásia, Austrália e as Américas.

Um programa para redes de transporte do continente

A Comissão, CER e os Estados-membros acordaram sobre estratégias, programas e projectos para modernização das infra-estruturas dos transportes nos seus programas continental, PIDA. A visão do PIDA de integração de África baseia-se em sinergias entre os meios de transporte a nível de uma rede regional de transporte de centros e corredores. Esta visão é apoiada por políticas nacionais harmonizadas e estratégias que reflectam a visão continental nos seus planos, quadros institucionais e regulamentares.

3.2 Transporte que transforma o comércio e trocas

O comércio intra-africano irá prosperar por meio da criação da Zona de Comércio Livre Continental baseada nos actuais acordos comerciais das CER. Por forma a manter a competitividade comercial, as infra-estruturas de transporte terão que proporcionar a livre circulação de produtos comerciais e agrícolas por via rodoviária, ferroviária, vias navegáveis interiores, marítima e aérea.

Redes Regionais de Transporte para o transporte de mercadorias e serviços livremente em todo o território de África e no Estrangeiro

O benefício da estabilidade macroeconómica até 2063, a África terá uma indústria transformadora e empresas voltadas para as tecnologias que contribuam aproximadamente 50% do PIB do continente. A transformação da indústria e o domínio de África na exploração dos seus recursos naturais irão aumentar substancialmente o comércio africano e as exportações internacionais.

Fluxos comerciais acrescidos e competitivos passam pelo transporte de trânsito eficiente ao longo dos corredores regionais rodoviários e ferroviários e através dos portos até os parceiros comerciais a nível mundial. Por forma a apoiar os fluxos de tráfico, os corredores regionais rodoviários e ferroviários que ligam as regiões e os países, e os centros comerciais até aos portos marítimos serão conservados e modernizados. No entanto, as operações portuárias serão adequadamente modernizadas e os serviços portuários modernizados com vista a facilitar a livre circulação de mercadorias. Algumas estratégias e planos semelhantes estão em curso no sector da aviação relativamente ao comércio de mercadorias perecíveis e de elevado valor, e para apoiar o turismo.

Redes Nacionais de Transporte que propiciam condições para a agricultura para alimentar África e para as exportações

A agricultura africana em 2063 será transformada por um aumento da agricultura mecanizada, maior acesso aos insumos de produção e o melhoramento das oportunidades de financiamento que irão dinamizar a produção. O aumento da produção tornará a produção local suficientemente competitiva para substituir as importações de alimentos e gerar excedentes para as exportações. Contudo, o transporte dos produtos agrícolas do viveiro para o mercado com mínimo de danos requerer uma rede de estradas rurais em bom estado de conservação. De igual modo, as exportações de alimentos devem ser transportadas rapidamente ao longo das estradas nacional e regional para o transbordo por frete aéreo ou marítimo. Os governos africanos irão melhorar as suas competências e capacidades para sustentar a manutenção e a modernização das estradas por forma a servir eficientemente os agricultores e comerciantes e assegurar que os produtos agrícolas permaneçam competitivos em África e no estrangeiro.

Lagos e Rios que transportam os produtos marítimos no interior de África e para os mercados a nível mundial

A economia azul e a governação oceânica irá ganhar uma nova dinâmica em 2020, que resultará no conhecimento avançado sobre a biotecnologia marítima e aquática. A comercialização destes produtos irá requerer a manutenção e modernização das redes internas de lagos e rios navegáveis para ligar os países sem litoral com os mercados do resto de África e mundo.

3.3 Transporte que facilitam o acesso aos postos de trabalho e as comodidades sociais

Até 2063, a população de África gozará de nível de vida mais elevado, sendo que aproximadamente 60% viverá nas cidades e comunidades peri-urbanas, e as comunidades rurais irão ocupar zonas escassamente habitadas. As infra-estruturas e serviços de transporte propiciam irão conceder acesso à saúde, educação e emprego, e os serviços de confiança serão acessíveis.

Transporte apropriado para as comunidades urbanas crescentes

Em 2063, a população urbana de África terá formação académica, gozará de boa saúde e viverá em cidades e comunidades peri-urbanas devidamente planeadas

com instalações de transporte modernas. Estes sistemas irão variar entre caminhos pedonais bem conservados e iluminados à transporte integrado intermédio com todas as formas de serviços de transporte privado e público. Em cidades maiores, o transporte público incluirá sistemas de trânsito massivos de autocarros e de comboio. Estes serviços irão operar em infra-estruturas modernas concedendo aos residentes de zonas urbanas acesso aos meios de transporte a preços acessíveis.

Transporte apropriado para o estabelecimento de ligação com as comunidades rurais

As comunidade rurais gozarão de uma qualidades de vida semelhante em relação aos seus homólogos urbanos com ligações de transporte satisfatórias com as clínicas e hospitais, escolas, mercados e locais de trabalho. Isto requer estradas motorable devidamente conservadas que garantem a disponibilização de serviços de autocarros do sector público e privado de confiança, incluindo, o transporte intermédio.

3.4 Transporte que assegure a circulação segura de pessoas e de mercadorias

Em África, muito mais pessoas e mercadorias irão deslocar-se por via terrestre e marítima para negócios e turismo em comparação com a actual cifra. Os níveis de serviço de segurança e protecção física serão adoptados por todos os meios de transporte.

Os transportes rodoviário e ferroviário irão operar segundo os padrões modernos

Os deslocações serão mais seguras para todos os utilizadores das vias rodoviárias e ferroviárias equipadas com viaturas modernas e devidamente conservados e estoque de material circulante. Os condutores de camiões e os maquinistas serão melhor qualificados e licenciados, e regidos por meio de regulamentos relativos à protecção moderna aplicados rigorosamente. De modo semelhante, a segurança das mercadorias será elevada através da introdução de técnicas modernas de triagem e através de corredores regionais transformados em corredores inteligentes.

Transporte marítimo, de vias navegáveis interiores e aéreas que operam conforme os padrões internacionais

Todos os viajantes por via aérea e marítima estarão mais seguros e protegidos a medida que as companhias marítimas, aéreas, portuários e aeroportuárias irão operar em conformidade com os padrões internacionais da IMO e da ICAO. Ademais, o controlo de tráfico aéreo irá cobrir todo território africano e o auxílio à navegação irá funcionar seguramente em todas vias navegáveis interiores. A pirataria marítima será reduzida consideravelmente.

3.5 Transporte irá tornar-se resistentes e menos poluente ao ar

Até 2063, a Africa terá infra-estruturas de transportes mais resistentes ao impacto das alterações climáticas e serviços de transporte menos poluente.

Transporte resistente que proteja os utilizadores de transporte e as comunidades costeiras

A transformação de todos sistemas de transporte em sistemas resistentes às alterações climáticas até 2063 será um processo dinâmico. Isto envolverá a manutenção de infra-estruturas com vista a reduzir cheias que ameaçam as

operações de transporte e as populações que vivem em zonas costeiras. Padrões elevados serão adoptados para a nova infra-estruturas em zonas vulneráveis ao meio-ambiente e onde haja alguma concentração de tráfico.

Fazer com que o transporte reduza o seu impacto sobre a saúde

Até 2063, as emissões resultantes do transporte serão reduzidas à níveis de impacto mínimo sobre a saúde. Isto pode ser alcançado por meio da introdução de veículos automóveis de consumo eficiente de combustíveis e de baixos níveis de emissões; por meio de precificação adequada de combustíveis e medidas fiscais que visam solucionar o equilíbrio entre o frete transportado por via rodoviária e ferroviária e o cumprimento das obrigações impostas pela IMO e ICAO em matéria de transporte marítimo e de aéreo, respectivamente.

3.6 Transporte que auxiliam Africa a reduzir as necessidades de financiamento para o desenvolvimento

A África almeja reduzir a sua dependência face ao financiamento externo para o desenvolvimento até 2063. O transporte irá parcialmente reduzir as suas necessidades de financiamento externo através da utilização de alocações orçamentais de modo mais eficiente, e a atracção de mais investidores privados por intermédio de parcerias público-privadas.

3.7 Transporte contribuirá em prol da criação de postos de trabalho e empregos para a juventude

Até 2063, A África prevê ser um continente onde todas as pessoas, em particular, as mulheres e a juventude gozem de igualdade de acesso à participação política, ensino, saúde e ao mercado do trabalho.

O transporte pode desempenhar um papel vital na criação de postos de trabalho e na redução da actual taxa de desemprego jovem (15-24 anos) em África. Estas taxas variam de 20% nos países tais como Gana, Zâmbia e o Zimbabwe até acima de 30% Namíbia, Argélia e Africa do Sul. Para concretizar este desiderato, os jovens devem ter acesso as oportunidades de ensino para se tornarem profissionais e técnicos em infra-estruturas de transportes e em operações de transporte. Por outro lado, a construção e a manutenção de infra-estruturas irá criar oportunidades de emprego para os homens e mulheres que enriquecem as comunidades rurais e urbanas e resultam na inclusão social, superando, deste modo, algumas causas profundas de migração.

4. Estratégia que produzirá transporte sustentável

Deve-se aplicar uma estratégia abrangente com vista a assegurar que as instalações de transporte facilitem o crescimento económico e o desenvolvimento social, aprimore a integração continental e permita que Africa participe efectivamente na economia mundial. Os lemas para uma estratégia para o transporte sustentável foram identificados pelos Ministros Africanos responsáveis pelo transporte e abarcam interconectividade, custos e preços de transporte, instituições de transportes,

serviços de segurança e protecção física, mobilidade urbana e transporte resistente ao meio-ambiente.

4.1 Melhoramento da conectividade regional e continental

Para a concretização de uma estreita integração de África é necessário a existência de ligações de transporte apropriadas entre e dentro das regiões, a manutenção e o aprimoramento das redes de transporte, bem como o reforço das ligações de transporte com o resto do mundo.

Planos actualizados referentes ao Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) que visam satisfazer as necessidades dinâmicas de África

Os planos do PIDA devem ser actualizados constantemente com vista a assegurar que os projectos de curto a médio prazo consagrados no Plano de Acção Prioritário (PAP) do PIDA permaneçam relevantes e acessíveis. Essas revisões irão avaliar o progresso e ré-examinar os pressupostos subjacentes em relação aos custos do projecto, planeamento financeiro e outras externalidades macroeconómicas que influenciam a definição de prioridades e planos de transporte. Deste modo, as actualizações da PIDA serão coerentes com o Plano Director das CER, em consonância com o quadro estratégico do PIDA e conhecer novas prioridades a medida que as necessidades de África são dinâmicas.

Sustentar a manutenção, acelerar a modernização e edificar os elos de ligação

As redes rodoviárias em toda a extensão do continente devem ser conservadas e modernizadas com vista a se alcançar níveis de conectividade requeridos para integrar a África, as suas regiões e países. Esta sugestão tem três implicações para a rede de Autoestrada de Trans-Africana de 59,100 Km. A primeira serve para a manutenção de cerca de um terço da rede que está actualmente em bom estado de conservação. A segunda serve para a reabilitação de aproximadamente metade da rede que se encontra em mau estado de conservação. A terceira serve para a modernização das secções de obras de terraplanagem e de cascalho, e para construir o elo em falta estimado em aproximadamente 4,300 Km.

A natureza e a dimensão desta obra carece de estratégias e prioridades que variam de região a região e de país a país. Por exemplo, o Corredor de Cairo-Dacar está substancialmente concluído. Contudo, os corredores que passam pela África Central carecem de algumas obras de modernização e de construção do elo em falta. Contudo, o alcance de padrões de estradas pavimentadas em alguns países de baixa renda irá pressionar ainda mais os orçamentos que já estão sobrecarregados e carecerá de alguma forma de construção faseada. Não obstante, uma estrada *motorable* irá ainda contribuir em prol da conectividade regional e continental.

Uma estratégia semelhante é necessária para as redes rodoviárias nacionais que ligam as cidades secundárias e as zonas comerciais aos redes regionais. Todas as estradas principais, secundárias e terciárias que estão actualmente em bom estado de conservação devem ser conservadas, e as estradas que se encontrem em estado crítico devem ser reabilitadas antes que estejam completamente danificadas e

requerem reconstrução. As obras de terraplanagem precisam de ser modernizadas até atingirem uma superfície de cascalho, e onde for essencial até uma superfície pavimentada apropriada.

A conectividade ferroviária está a ser elevada ao abrigo da Rede Integrada Africana de Comboio de Alta Velocidade, um Projecto Emblemático da Agenda 2063 que visa ligar todas as capitais africanas e os centros comerciais. O primeiro passo deste projecto visionário é a linha férrea de alta velocidade entre Tangier e Kenitra nos Marrocos que será inaugurada em 2018. Este projecto inovador, um exemplo de financiamento público-privado, inclui a participação da União Europeia e os demais investidores internacionais. Em paralelo, os corredores ferroviários de África em grande medida desligados precisam de ser modernizados e ligados numa rede continental. Isto irá precisar da aceleração das obras de reabilitação da actual rede de transporte estreita para transportar cargas por eixo com vista a acomodar o estoque circulante moderno e deste modo transportar volumes de mercadorias acrescidos. Ademais, a interoperabilidade das redes ferroviárias, muitas delas dispõem de manómetros diferentes, deve ser melhorada e os centros de intercâmbio de transporte apropriado devem ser melhorados ou construídos. **Todas essas melhorias irão contribuir em prol da elevação da taxa de meios de transporte do PIDA até 30% linha férrea, até 70% rodoviária a partir do actual 10% ferroviária, até 90% rodoviária.**

A conectividade portuária terá de ser melhorada em duas vertentes, a interna direccionada aos países costeiros e sem litoral, e a externa direccionada à Europa, Índia, Ásia, Austrália e As Américas. As actividades de modernização gravitam primariamente em torno do desenvolvimento contínuo de terminal de contentores para colmatar os padrões de comércio e de frete em constante dinâmica. Requer igualmente a coordenação de investimento em estradas internas e transporte ferroviário interno para fazer face ao aumento do tráfego de contentores, bem como a modernização de portos que servem de principais centros de transporte. No entanto, nas regiões sem centros portuários dedicados, o desenho de uma rede portuária “central e secundária”, pelo menos a respeito de certos comércio ou barcos, podem inibir o excesso de investimento em vários corredores paralelos.

Os cais ao lado dos lagos e as infra-estruturas onshore associadas também precisam de reabilitação, em muitos casos juntamente com a componente ferroviária. O melhoramento da eficiência de transporte em rios navegáveis, tais como o Congo, requer reabilitação significativa da infra-estruturas portuária do rio, obras de dragagem para manter o acesso, e a instalação de acessórios modernos para a navegação. Estas melhorias irão aumentar a conectividade intra-regional, e no caso do Rio Congo aumentará a conectividade de nove países da África Central.

A conectividade aérea continental e regional irá requerer a modernização de infra-estruturas aeroportuária e de navegação aérea, reduzirá os custos operacionais das companhias aéreas, e elevará o actual compromisso nacional de 17 países ao Mercado Único dos Transportes Aéreos Africano (SAATM). Estas iniciativas são necessárias para inverter o declínio dos serviços internacionais programados, para melhorar a conectividade aérea inter-africana e são essenciais para o aumento do tráfego aéreo.

Reforçar as ligações com os continentes próximos e distantes

O elo em falta na navegação aérea e os serviços de aviação seriam superados através da cabal implementação da Decisão de Yamoussoukro e da modernização dos sistemas de navegação por via da extensão do Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) para África. Estas iniciativas bem como o reforço das ligações além de África, irá igualmente reforçar o papel da AFCAC e de outras agências regionais de aviação civil.

A construção de berços de águas profundas e de dragagem aos actuais berços para acomodar a nova geração de barcos de grande porte irá reforçar as ligações com as companhias marítimas na Europa, Índia, Ásia, Austrália e as Américas. Em particular, existe a necessidade de se elevar a cooperação marítima no Mediterrâneo com os países da África do Sul através da ligação das redes do PIDA com o Mediterrâneo com as Redes transeuropeias - As Autoestradas do Mar.

4.2 A redução dos custos de transporte e dos preços do frete

O serviço de transporte acessível depende da liberdade da circulação entre e dentro das regiões, e entre o continental africano e os estados insulares. A livre circulação requer sistemas eficientes que visam facilitar a passagem de mercadorias através dos portos marítimos e os corredores regionais intermodais eficientes e os acordos que liberam os céus de África.

Implementar os regulamentos harmonizados de transporte de trânsito e mudar-se para os sistemas sem recurso ao papel

Os custos e preços de transporte podiam ser reduzidos substancialmente por meio da adopção de um quadro abrangente relativo aos regulamentos de transportes de trânsito, incluindo o controlo de carga por eixo ao longo dos corredores regionais. Isto implica assegurar que as políticas nacionais de transporte reflectam escrupulosamente os acordos regionais. Contudo, as políticas nacionais requerem a monitorização e a actualização, em particular, caso um estado membro seja membro de duas ou mais CER, para assegurar a implementação harmonizada dos acordos de trânsito de múltiplas CER. Ademais, as salvaguardas são necessárias para prevenir o uso duplicado de documentos regionais de trânsito comum e os documentos nacionais por parte de um Estado-Membro interessado em reter os seus documentos nacionais, uma prática conhecida por “transposição documental” Ademais, a natureza geográfica de sobreposição das CER requer maior coordenação com vista a assegurar a implementação eficaz dos procedimentos de trânsito, a semelhança daqueles concebidos pelo Acordo Tripartido entre o COMESA, SADC e EAC.

A documentação de trânsito sem recurso ao papel é a visão do corredor inteligente que aplica sistemas de transporte inteligentes nos portos e ao longo dos corredores rodoviários e ferroviários, e edifica as boas práticas do sistema electrónico de carga na indústria de aviação. Um sistema informático providencia informação em tempo real a todos os actores de transporte e podia reduzir as actividades de corrupção inerentes no actual sistema baseado no registo em papel. Em adição, a documentação computadorizada reduziria o tempo de permanência e de desalfandegamento nos portos, bem como o tempo de viagem ao longo dos corredores rodoviários e ferroviários. Haveria também de beneficiar os

transportadores e os clientes, estes sistemas reduzem as ineficiências do corredor e deste modo contribuiria para o aumento do rendimento do governo.

Introdução de sistemas de transportes multimodais centrados nos portos nacionais de acesso

Sistemas de transportes multimodais resultarão em tempo de trânsito mais curtos e maior segurança das mercadorias. Estes sistemas requerem que os operadores de transporte actuem não como agentes, mas como dirigentes no negócio de transporte de mercadorias de porta a porta por via marítima, ferroviária e rodoviária. O transporte multimodal irá requerer um quadro jurídico-legal coerente com acordos internacionais nos Estados-membros, entre e dentro das CER. Enquanto requer uma estreita coordenação, o transporte multimodal concederá aos operadores melhor acesso aos mercados internacionais e os permitirá participar cabalmente no comércio internacional.

Os sistemas multimodais irão contribuir em prol da integração da cadeia de logística marítima e interna complexas no manuseamento de contentores e de carga, desalfandegamento aduaneiro, inspecção sanitária, e operações de despacho de frete com as agências de transportes rodoviários e ferroviários. As práticas de trabalho de muitos actores podiam ser agilizadas em grande medida através da implementação do sistema de gestão aduaneira informatizada concebido pela Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (CNUCED) conhecida por ASYCUDA. Este sistema serve para gerir os manifestos de carga e declarações aduaneiras, procedimentos aduaneiros, procedimentos de trânsito e de suspensão. A combinação de ASYCUDA com a eficiência de um sistema multimodal irá aumentar o desempenho do porto, beneficiar todos os actores e atrair mais tráfego e comércio.

Construir posto fronteiriço de paragem única em todas fronteiras nacionais

Posto Fronteiriço de Paragem Única (OSBP) demonstraram ser benéficos para todos os utilizadores de transporte e beneficiários em termos de tempo de trânsito previsível, eficiência logística, redução dos custos e dos preços, e aumento da competitividade comercial. A implicação é que as agências de gestão de fronteiras e os sistemas devem participar no planeamento e construção das infra-estruturas de transportes. Os Estados-membros precisarão de integrar as operações das suas agências nacionais de gestão de fronteiras (agentes aduaneiros, de imigração e despachantes aduaneiros), e os países precisarão de chegar a um acordo sobre o quadro jurídico-legal através do qual as agências de gestão de fronteiras funcionam conjuntamente. Ademais, as agências devem adoptar as mesmas horas de expediente e montar sistemas para o processamento de documentação para importações antes da chegada das mercadorias.

Desregulamentação e liberalização da indústria de transporte rodoviário

Os preços de transporte podem ser reduzidos substancialmente através da eliminação de cartéis e da desregulamentação da indústria de transporte. Isto implica o desmantelamento do comportamento monopolístico onde as agências de frete, as companhias de frete e os sindicatos de trabalhadores regulamentam de

modo rigoroso as operações de camionagem. Outrossim, os procedimentos impostos pelos governos que aumentam as cobranças de frete terão de ser removidos, tais como os acordos bilaterais que estipulam quotas a serem aplicadas pelos países partes e onde a regra de cabotagem seja proibida. As empresas de transporte precisarão de modernizar as suas frotas de camiões de modo a processar eficientemente os contentores e cumprir com as medidas actualizadas de controlo de carga por eixo. Não obstante, a desregulamentação deve assegurar que os Estados-membros retenham a sua responsabilidade pelos padrões de veículos automóveis, licenciamento e de protecção. Nesta conformidade, a desregulamentação e a liberalização irão aumentar o acesso aos mercados de transporte e estimular a concorrência para o benefícios dos consumidores.

Alcançar Céus Abertos em todo o território de África

Os preços das passagens aéreas podem ser reduzidos e os rendimentos das companhias aéreas aumentados através do compromisso para a cabal implementação de duas iniciativas chaves - a Decisão de Yamoussoukro (YD) e o Mercado Único dos Transportes Aéreos Africano (SAATM) - e a remoção de barreiras não físicas, tais como os requisitos de vistos para as deslocações intra-Africa. Estas iniciativas, que constituem as bases para os Céus Abertos de África, apelam por uma coordenação estreita aos níveis regional e continental. Bem como a redução dos preços das passagens aéreas e o aumento do rendimento das companhias aéreas, essas iniciativas reforçam a conectividade regional inter e intra regional que facilita o comércio africano transportado por via aérea.

4.3 Reforço das instituições de transporte

Por intermédio da cooperação com os operadores do sector privado, as instituições públicas podem otimizar a gestão, operações e a manutenção de infra-estruturas e serviços. Neste sentido, o reforço da capacidade de governação de instituições públicas resultará em transporte mais eficiente e eficaz a nível continental, regional e nacional. É necessário a introdução de medidas severas:

Equipar órgãos de definição de políticas principais de transportes com as competências e recursos certas

A existência de recursos humanos competentes e suficientes é essencial para a aceleração da integração de transporte na Comissão, CER e dos Estados-membros. A Comissão requer capacidade para iniciar e coordenar a formulação de políticas, e monitorizar e avaliar a execução de políticas por parte das CER. De modo semelhante, as CERs, e as agências de execução para os acordos regionais, precisam de reforço de capacidades para coordenar e monitorizar os Estados-membros no processo de integração de políticas regionais nas suas políticas nacionais de transporte e assegurar o planeamento harmonizado de transporte. Consequentemente, os Estados-membros precisam de um vasto leque de competências profissionais para reflectir as prioridades regionais nas políticas nacionais e para aplicar os quadros regionais regulamentares associados. A dimensão do reforço de Capacidades Institucionais e a suficiência dos seus orçamentos irão determinar o ritmo da conectividade continental e regional.

O reforço de capacidades requer o recrutamento e a retenção de pessoal qualificado para coordenar e monitorizar a abordagem de gestão comercial assumida em relação aos meios de transporte. Em relação ao sector rodoviário, isto requer o reforço de capacidades para monitorizar o desempenho do Fundo Rodoviária e das agências rodoviárias. Em relação às vias ferroviárias e portuárias, deve-se reforçar as competências e experiência nas áreas de monitorização das concessões de caminhos-de-ferro e de contentores. Quanto ao sector de aviação, as competências terão de ser reforçadas nas negociações dos acordos de aviação e na interacção com as organizações internacionais.

Racionalização das Instituições de Gestão do Corredor

Existe a necessidade de se conceber e adoptar boas práticas na gestão de corredores com vista a aumentar a eficácia, a eficiência operacional e a comparabilidade em todas as regiões. Presentemente, quase todos os corredores de transporte dispõem de modelos de gestão distintos. Por exemplo, o Corredor Norte na África Oriental dispõe de um Secretário Permanente que integra os actores públicos e privados financiados por meio de uma taxa aplicada sob a carga transportada através do Porto de Mombaça. Além disso, na África Ocidental e Central, os corredores de transporte são coordenados pelas CER. Na África Austral, os operadores e utilizadores criaram a Iniciativa Logística do Corredor de Maputo. Presentemente, os modelos de financiamento, as estruturas institucionais e os indicadores de monitorização diferem, e deste modo, inibem a comparabilidade do desempenho dos corredores.

O reforço da eficiência operacional dos Fundos Rodoviários e Agências Rodoviárias

A insuficiência de financiamento para a manutenção das estradas é um problema comum em África. Os fundos rodoviários institucionais criados para a manutenção de redes nacionais e regionais serão submetidos à uma nova revisão. O rendimento proveniente das taxas de combustível devem ser canalizados directamente ao fundo ao invés da tesouraria nacional. Do mesmo modo, as taxas de combustível devem ser definidas numa base anual pelo conselho do fundo rodoviário de modo a permitir uma gestão comercial dos activos rodoviários. As agências rodoviárias, muitas das quais são semi-autónomas, precisam de tornar-se órgãos autónomos e adoptar metas, funções e programas claros. Por exemplo, um fundo rodoviário isento dos ciclos orçamentais anuais do governo permitirá a contratação de serviços de manutenção baseados no desempenho. Não obstante, os fundos rodoviários e as agências rodoviárias melhoraram as condições rodoviárias, e submeter as suas funções e operações à revisão irá preservar tais melhorias e gerar melhores condições da rede rodoviária em todo o território de África.

A magnitude da rede rodoviária rural e os seus papéis na ligação das comunidades às comodidades sociais torna uma estratégia alargada à rede vital para o aumento e manutenção da conectividade nacional. Neste sentido, as redes rodoviárias rurais devem ser revistas de modo rigoroso e contínuo por forma a reforçar as estratégias que sustentam os requisitos de financiamento e de provimento do quadro de pessoal. Contudo, as revisões podem ser complexas onde os governos

locais assumem a responsabilidade pelas estradas rurais, mas dependem do governo central para o financiamento e apoio profissional.

Melhorar a eficácia das concessões ferroviárias

As concessões sobre o vias ferroviárias aumentaram o volume das mercadorias transportadas, e reduziram o encargo financeiro sobre os governos, mas providenciaram pouco rendimentos aos investidores privados. Enquanto o governo e os investidores privados vêem oportunidades para atracção de mais negócios, é preciso tomar-se mais medidas para permitir que isto aconteça. O saldo assimétrico de risco geralmente a favor das necessidades do governo precisa de ser renegociados. A reabilitação de infra-estruturas precisa de ser acelerada e as estratégias regionais precisam de ser harmonizadas. O equilíbrio entre as políticas de transporte rodoviário e ferroviário deve igualmente ser resolvido. Por exemplo, as taxas cobradas aos utentes rodoviários geralmente apenas cobrem os custos de manutenção, mas as taxas aplicadas aos caminhos-de-ferro devem cobrir ambos, os custos de manutenção e das operações. Por forma a colocar o transporte ferroviário e rodoviário numa posição mais equilibrada, as concessões ferroviárias podiam melhorar os benefícios aos utilizadores ferroviários, concessionais e os governos.

Aumento das concessões portuários e estender boas práticas de trabalho

A adopção do modelo portuários “landlord” e concessionais das operações portuárias, muitos terminais de contentores, produzem benefícios semelhantes ao governo a semelhança daquelas das concessionais de caminho-de-ferro. Qualquer benefícios adicionais surgem onde os governos satisfizeram os seus compromissos em termos de infra-estruturas, e investidores privados aplicaram investimentos significativos em infra-estruturas, que em contrário não teriam sido concretizados. De modo semelhante, a maioria das concessionárias portuárias estão a operar lucrativamente e em muitos casos, pagam uma taxa de concessão ao governo. Outro exemplo de boas praticas é a adopção de um conceito de balcão de atendimento único no Benim, onde toda a informação entre os despachantes de frete, transportadores marítimo e operadores portuários é gerida através de um processo único.

A extensão dos princípios de boas práticas nas concessões de terminal de contentores resultará em melhorias para todos os utilizadores portuários. As boas práticas envolve as autoridades portuários a trabalhar estreitamente com os operadores privados, agentes de despacho de frete, e autoridades aduaneiras com vista a implementar as estratégias que visam reduzir o tempo de permanência de carga e as cobranças de processamento de contentores, e melhorar o tempo de espera e de viragem. Estas melhorias irão contribuir para a atracção de tráfico a partir do comércio nacional, regional e mundial.

Modernização do controlo de tráfico aéreo, infra-estruturas aeroportuária e reforma de órgãos reguladores

A modernização do controlo de tráfico aéreo é crucial no desenvolvimento do transporte aéreo e na prestação de assistência às linhas aéreas africanas para competirem a nível internacional. Neste contexto, os governos precisarão de permitir

que as autoridades de aviação civil (CAAs) retenham as cobranças recolhidas a partir de companhias aéreas para investirem em tecnologias moderna baseada no satélite que certamente será mais rentável. O aumento do rendimento a partir das cobranças e a redução dos custos operacionais permitirão a CAAs recrutar e reter pessoal altamente qualificado para operar aeroportos modernos neste sector tecnológico com uma dinâmica célere. De modo semelhante, o investimento em aeroporto precisa de focalizar-se na modernização de terminais congestionados, e nas instalações desactualizadas do lado ar e terra, com vista a aliciar investidores privados. Todas essas medidas irão promover as deslocações aéreas e facilitar a competitividade das companhias aéreas africanas.

A reestruturação dos órgãos regulamentares da aviação que historicamente protegiam as transportadoras nacionais de bandeira constitui um grande passo rumo à liberalização aérea prevista ao abrigo da Decisão de Yamoussoukro. A aceleração do ritmo da liberalização requer recursos técnicos e financeiros adicionais e recursos financeiros para a AFCAC, o organismo de supervisão, para a facilitação da conectividade aérea essencial para a atracção de mais tráfico.

4.4 Promoção de transporte seguro e protegido

As deslocações num ambiente seguro e protegido constitui um aspecto essencial do transporte sustentável. A disponibilização deste ambiente requer uma redução drástica dos acidentes de viação e descarrilamento de comboio, e a garantia que o transporte aéreo e marítimo cumprem com os padrões internacionais.

Pôr fim a carnificina nas estradas

Muitos Estados-membros desencadearam planos de segurança rodoviária, todavia, as taxas de acidente de viação ainda permanecem elevadas. Todos os actores estão familiarizados com as medidas tendentes a reduzir as fatalidades e ferimentos rodoviários. As acções estão devidamente documentadas pela Parceria de Protecção Rodoviária Mundial adoptada pela CUA através da sua Carta sobre a Segurança Rodoviária em resposta a meta do Objectivo de Desenvolvimento Sustentável 3.6. Nesta conformidade, os governos devem providenciar as suas agência líderes de protecção alguns recursos para coordenar efectivamente as inúmeras agências de segurança rodoviária. Isto requer a actualização de quadro jurídico-legal que abarca os padrões de segurança de veículos automóveis e o melhoramento do regulamentos sobre segurança. A agência líder precisa de mobilizar fundos suficientes com vista a apoiar as iniciativas de segurança sustentável. O nível de financiamento recomendado pelo Plano Africano de Segurança Rodoviária é de 10% proveniente dos investimentos rodoviários e 5% proveniente do fundo de manutenção.

O melhoramento das práticas de segurança e protecção de cargas de veículos automóveis ao longo de corredores regionais são dois dos principais benefícios dos corredores inteligentes. Estes corredores incluirão medidas de segurança, tais como o aprimoramento da triagem de contentores e o reforço da segurança nos postos de descanso e de travessia de fronteiras onde o pessoal de transporte rodoviário e as respectivas cargas são mais vulneráveis às actividades criminosas.

Redução de descarrilamento e o melhoramento da regulação sobre a protecção

Os número elevado de casos de descarrilamento pode ser reduzido por meio de um quadro regulamentar para o desempenho técnico, objectivos e padrões de protecção e os sistemas de gestão de protecção para o licenciamento dos operadores dos caminho-de-ferro. Um quadro regulamentar abrangente precisará de estar baseado numa análise realizada por uma agência independente de investigações de acidentes das causas dos acidentes e as recomendações para o melhoramento da prevenção de acidentes. Os padrões apropriados e agências de protecção eficientes reduzirão os acidentes e os ferimentos, bem como os danos às mercadorias e ao estoque circulantes.

Ademais, os padrões de segurança de interoperabilidade comum irão aumentar a segurança entre e dentro dos sistemas de ferroviários. Isto irá requerer mentas e indicadores de segurança comuns em todo continente e os métodos de segurança comuns com vista a assegurar o cumprimento com os requisitos de segurança. Os padrões comuns irão melhorar a segurança e a protecção ferroviária à custo relativamente baixo e são essenciais nas zonas urbanas densamente habitadas.

Os serviços de Segurança e Protecção para a aviação precisam de cumprir com os padrões e práticas da ICAO

As elevadas taxas de acidentes das companhias aéreas africanas podem ser reduzidas por meio da implementação consistente das práticas e padrões recomendados pela ICAO, supervisão reguladora eficiente, sistemas de gestão de protecção melhorado, e sistemas de gestão de protecção melhorado. As competências de segurança e de supervisão serão aprimoradas através da oferta de cooperação por parte da CCA independente com a ICAO e os parceiros de desenvolvimento em matéria de segurança operacional e a continuação de programas de aeronavegabilidade (COSCAPs) a mais Estados-membros, e por meio da adopção dos sistemas de abordagem de aeronaves EGNOS. O reforço das capacidades em todas áreas com vista a alcançar o cumprimento dos requisitos da ICAO tornará mais seguro as viagens de avião.

A segurança de aviação pode ser melhorada por meio da implementação rigorosa do Anexo 17 da ICAO que procura prevenir actos ilícitos, que variam desde ataques desferidos contra aeronaves e passageiros ate a colocação de engenhos explosivos em cargas e bagagem. A Comissão e os Estados-membros precisarão de iniciar planos coordenados para mitigar esses riscos de acordo com os seus compromissos assumidos em 2016 em Windhoek. **Esses planos envolvem trabalhar com a ICAO ao abrigo do Plano de Segurança e Facilitação de Aviação em África e no Projecto de Segurança de Aviação Civil da União Europeia. Estas iniciativas irão edificar uma cultura de segurança de aviação eficaz que facilita o recrutamento de quadros competentes responsáveis pela protecção, o uso de passaporte de leitura óptica, e o cumprimento com o Anexo 9 da ICAO.** O melhoramento da segurança requer igualmente que as autoridades de aviação civil exerçam a sua influência em relação as autoridades aduaneiras e de imigração e para coordenar com as agências de aplicação da lei com vista a certificar que a segurança receba a prioridade máxima. Todas essas iniciativas e planos irão criar um ambiente mais seguro para os passageiros, que é vital para a indústria de turismo crescente.

As operações marítimas e vias navegáveis interiores precisam de conformar-se com as normas internacionais

A aderência aos padrões da Organização Marítima Internacional (OMI) e da Organização Internacional do Trabalho (OIT) irá aumentar a segurança e mitigar os riscos de segurança no mar, nas vias navegáveis interiores e nos portos. Isto implica que a Comissão e os Estados-membros tomam medidas para assegurar que os transportadores marítimos cumpram com os padrões do país em que os barcos estejam registados e a tripulação empregue. Contudo, tendo em consideração que muitos barcos ostentam “bandeiras de conveniência” não se pode contar com a aplicação da lei por parte do estado registado. Por esta razão, as convenções IMO requerem que as inspecções aos barcos sejam realizadas dentro e pelos Estados-membros, no exercício da sua autoridade de “controlo do estado portuário”. Deste modo, as autoridades portuárias devem dispor de quadro de pessoal com competência para aplicar os regulamentos internacionais.

Os auxílios suficientes para a navegação devem estar plenamente operacionais e fiáveis de modo a proteger os barcos em águas costeiras e nas vias navegáveis interiores. Nesta conformidade, as agências marítimas nos Estados-membros devem dispor de quadro de pessoal e recursos para realização de inspecção e manutenção rotineira por forma a prevenir a perda de vidas, danos aos barcos, a carga e ao meio-ambiente.

A pirataria no Oceano Índico Oeste, o Golfo de Éden e o Golfo da Guiné podem ser melhor controlados na qualidade de signatários ao Código de Conduta de Djibuti. A implementação do Código irá contribuir em prol da protecção do comércio de África, 90% do qual é transportado por via marítima, e para a segurança das linhas comerciais de transporte marítimo que no espaço marítimo africano. Actualmente, 15 Estados-membros da UA são signatários, incluindo, três Estados insulares do Oceano Índico, quadro estados que fazem fronteira com o Mar Vermelho e o Golfo de Eden, e outro estado insular do Oceano Índico.

4.5 Melhoria da mobilidade urbana e o acesso às comodidades urbanas

A gestão do uso de terras adequado, o melhoramento das infra-estruturas para o transporte motorizado e não motorizado, e os serviços de transporte público e privado eficiente capacitarão os residentes urbanos a deslocarem-se de modo regular e seguro para o trabalho, escolas e instalações de saúde, e para outras comodidades urbanas.

Reforço da gestão de uso de terras urbanas

A mobilidade nas cidades superlotado de África pode ser alcançada através da melhor gestão do uso de terras para verificar a expansão de desenvolvimento comercial e residencial que aumenta a demanda pelos serviços de transporte. Isto acontece nas mega-cidades de África, tais como Cairo e Kinshasa, e cidades capitais, tais como Casablanca e Nairóbi, bem como nas cidades secundárias crescentes com índice populacional a aproximar-se a um milhão. A integração da gestão do uso de terras e dos serviços de transporte pode reduzir o congestionamento urbano e é mais

bem-sucedida quando a responsabilidade recai sob uma autoridade de transporte urbano, a semelhança de Lagos.

Modernização de infra-estruturas para o transporte motorizado e não motorizado

O acesso às comodidades urbanas para os pedestres e ciclistas podem ser aumentados de modo substancial através da modernização e desenvolvimento de vias pedonais que visam a criação de redes contínuas, seguras e devidamente iluminadas. Estas redes eliminariam também o conflito existente entre o transporte motorizado e não motorizado com vista a reduzir o congestionamento rodoviário, e o risco de fatalidades e de ferimentos.

A capacidade de infra-estruturas para o tráfico motorizado pode ser elevada através da introdução de medidas relativas de baixo custo tendentes a aumentar o parque de estacionamento fora das estradas, e para aplicar o regulamentos de trânsito. O curto prazo, essas medidas irão aumentar a capacidade das estradas e auxiliar o fluxo de tráfico. Contudo, a modernização substancial da infra-estruturas de transporte que alterou pouco desde a independência em muitas cidades é vital para a eficiência dos serviços de transporte. **Contudo, a nova infra-estruturas deve almejar reduzir o congestionamento de tráfico.** Outrossim, a modernização de infra-estruturas precisa de ser apoiada por meio de um regime de de manutenção robusta que visa prevenir o agravamento da deterioração das estradas, causando perturbações ao tráfico e aumentando as emissões dos veículos automóveis.

Melhoramento do transporte público

A seguir a caminhada, o transporte público é o principal meio de transporte para os residentes urbanos e pode reduzir significativamente as deslocações pendulares diárias. Os serviços públicos de autocarro precisam de ser integrados com os serviço local de miniautocarros e de táxi operados pelo sector privado. A integração requer a aplicação dos regulamentos visando reduzir a superlotação, e melhorar os padrões de condução e de manutenção de veículos pelos operadores públicos e privados. Ademais, a remoção das medidas de controlo da união nas rotas e nas práticas de cargas irá criar incentivos para os operadores privados de modo a melhorar a protecção e a qualidade dos serviços.

O transporte público nas mega cidades de África e nas grandes capitais requer a construção de um transporte de autocarro rápido e de sistema de trânsito massivo por via férrea. Estes sistemas são relativamente bem-sucedidos nas cidades, tais como Cairo, Tunis, Lagos, Dar es Salaam, Gauteng, Cape Town e Casablanca O desenvolvimento deste sistemas requerem a participação alargada dos actores e oferece oportunidades para formulação de parcerias público - privadas. Ademais, o desempenho operacional elevado irá reduzir o congestionamento de tráfico e as emissões de gases com efeito de estufa.

4.6 Promoção de transporte resistente e sensível ao meio-ambiente

A gestão do impacto decorrente das alterações climáticas quanto ao desenho, construção e manutenção de infra-estruturas dos transportes resistentes requer a

introdução de medidas de adaptação e de mitigação A contribuição do transporte no que tange a redução das alterações climáticas compreende principalmente a redução das emissões de gases com efeito de estufa.

Tornar as infra-estruturas de transporte resistentes às alterações climáticas

As alterações das temperaturas do ambiente e do grau de pluviosidade, e as cheias associadas com as alterações climáticas requerem a tomada de acções que visam tornar as infra-estruturas dos transportes resistentes à esses impactos. As temperaturas elevadas causam a deterioração das estradas betuminosas pavimentadas. O aumento da pluviosidade reduz a capacidade de sustentação de carga e a durabilidade das estradas pavimentadas e não pavimentadas. As cheias ocorridas nas estradas pavimentadas e não pavimentadas causam galgamento e deslizamentos de estradas. A deterioração acelerada das estradas pode ser mitigada por meio do melhoramento da manutenção de modo a prevenir que as estradas se tornem intransitáveis e a adopção de padrões apropriados para a construção e manutenção de novas estradas nas zonas vulneráveis e na reabilitação de estradas de elevado tráfico.

As empresas de caminho-de-ferro devem adoptar estratégias que visam mitigar o impacto das alterações climáticas através de programas de manutenção que visam proteger a via contra o aumento da entrada de água. Os sistemas de esgotos precisam de ser modernizados onde as represas são susceptíveis de deslizamento e de cortes resultantes das cheias. Os custos adicionais serão, provavelmente, equilibrados pela perda de rendimento, caso as operações ferroviárias sejam suspensas ou interrompidas.

Os Estados-membros precisarão de estabelecer contactos com as agências nacionais sobre o meio-ambiente em torno dos programas que visam reforçar as defesas contra as forças da maré e das obras longitudinais, em particular, próximo dos principais portos e zonas urbanas. Os Estados insulares ameaçados pela subida do nível do mar precisam urgentemente de construir medidas de defesa. Perante a redução ou o aumento do fluxo dos rios, as agências responsáveis pelas vias navegáveis interiores precisam de melhorar a manutenção em áreas baixas por via de obras de dragagem e a protecção de pontes ao longo dos rios.

Redução de emissões provenientes do transporte de passageiros e de frete

As emissões de transporte representam cerca de um quarto das emissões de gases com efeito de estufa associados à energia. O corte das emissões causadas por veículos automóveis requer a revisão do regulamento sobre os padrões dos veículos automóveis, manutenção e inspecção, e dos quadros regulamentares com vista a reflectir os incentivos, tais como as importações de veículos automóveis de consumo eficiente de combustível e de baixos níveis de emissões. Em adição, deve-se introduzir uma iniciativa baseada no princípio de pago pelo utilizador através da remoção dos subsídios de combustível com vista a desencorajar deslocações desnecessárias e a adaptação de preços de combustíveis de modo a reflectir os níveis distintos de emissões dos veículos automóveis. Ademais, a eficiência de consumo de combustível pode ser aumentada através da redução e da aplicação de limite de velocidade mais baixos. Outra medida eficaz seria a reavaliação e o

aumento da taxa de utilizadores com vista a incentivar o uso das vias ferroviárias e navegáveis interiores para as distâncias médias e longas. Estas iniciativas podem ser introduzidas rapidamente pelos Estados-membros e prestariam uma contribuição imediata em prol da redução das emissões de transporte.

A redução das emissões da aviação requer que os Estados-membros, em parceria com a ICAO, assegurem que as companhias aéreas redobrem os seus esforços e promovam os seus compromissos destinados a, no mínimo, estabilizar as emissões causadas pelo sector da aviação aos níveis de 2020. De modo semelhante, os Estados-membros e a IMO precisam de trabalhar estreitamente com as transportadoras marítimas no sentido de implementar os actuais padrões da IMO e conceber uma estratégia sobre a redução das emissões de gases de efeito de estufa, e proteger o ambiente marítimo. Neste contexto, os Estados-membros devem aderir aos projectos de reforço de capacidades financiado pela UE em matéria de mitigação das alterações climáticas na indústria de transporte marítimo. O presente projecto, que está a ser implementado pela IMO, tem por objectivo criar um Centro de Cooperação em Tecnologias Marítimas em África. Nesta conformidade, a monitorização do cumprimento em relação a estes padrões internacionais carece de uma estreita colaboração entre a Comissão, as CERs e estas organizações internacionais.

4.7 Mobilização de recursos adicionais

A obtenção de fundos suficientes para superar a lacuna entre níveis de despesas requeridos para os níveis de conectividade referentes à Agenda 2063 e as previsões de despesas futuras significa mobilizar cerca de US\$2 mil milhões anualmente. O preenchimento desta lacuna requer que os governos melhorem a eficiência do rendimento e orçamental, e a aproveitem as fontes de financiamento inovadoras que envolvam o sector privado e os parceiros de desenvolvimento.

Aumento de Recursos Internos

O aumento das despesas do tesouro do governo, a principal fonte de financiamento para o transporte, é difícil para muitos países que enfrentam declínio nos rendimentos provenientes dos recursos mineiros e o impacto financeiro adverso resultante da crise financeira mundial de 2008. Contudo, os governos podem fortalecer os seus recursos, principalmente através do melhoramento da recolha das taxas cobradas aos utentes rodoviários e através do uso mais eficiente das dotações orçamentais. Os Estados-membros precisarão de autorizar a subida das taxas referente aos combustíveis por forma a cobrir a manutenção regular e rotineira, e reduzir os atrasos registados na manutenção. Os orçamentos para as estradas precisam de ser executados de modo mais eficaz através do melhoramento da eficiência na contratação pública de bens e serviços e estimativa dos custos baseado em dados mais fiáveis. A introdução de maior eficiência nestas duas áreas poderá substancialmente reduzir a lacuna financeira

Aproveitamento das fontes de financiamento para novas infraestruturas

O aumento de um leque de recursos está disponível em todo o território africano desde os fundos sub-regionais para infra-estruturas, Bancos Multilaterais e

Bilaterais de Desenvolvimento (MDB e BDBs) até os fundos soberanos (SWFs). O Fundo 50 para África destinado as infra-estruturas, que pertencente a 23 governos africanos o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) e os investidores institucionais, está voltado para os projectos regionais no sector de energia e de transporte. O Fundo tem por objectivo acelerar o desenvolvimento de projectos e actuar como ponte entre os accionistas do governo e os investidores privados de modo a melhorar o risco e a implementação de projectos. De igual modo, os MDBs e BDBs que gozam de uma classificação elevada podem obter empréstimos numa taxa inferior a partir de mercados de capitais internacionais e disponibilizar empréstimos de custo baixo para o financiamento de projectos no sector dos transportes Além disso, Africa dispõe de 16 SWFs com um total de activos de US\$195 mil milhões, sendo que a Líbia e a Argélia dominam com activos avaliados em US\$124 mil milhões. A SWFs da Nigéria, Angola, Gana e do Quênia dispõem de mandatos claros com o propósito de financiar as infra-estruturas de transportes. Neste sentido, os Estados-membros devem explorar estas fontes de financiamento para fomentar os seus investimentos de transporte.

Os países africanos podem igualmente aproveitar o Fundo Africano para as Alterações Climáticas (ACCF) criado pelo BAD em 2014, com o propósito de apoiar os países africanos na edificação de resistências aos impactos adversos resultantes das alterações climáticas e da transição para o crescimento sustentável de baixo carbono. A ACCF complementa as operações do Banco relativamente aos demais fundos multilaterais relacionados ao clima, tais como o Fundo de Investimento para o Clima. Presentemente, o ACCF está em vias de financiar oito projectos ao custo total avaliado em US\$3.3 mil milhões. Um projecto centra-se na edificação de resistência contra o clima em infra-estruturas transfronteiriças, e em particular, o Corredor de Abidjão-Lagos

Edificar e Financiar as Parcerias Público-Privadas (PPPs)

A atracção de investidores privados requer que os Estados-membros elaborem projectos devidamente estruturados e bancáveis.. A formulação destes projectos passará pelo aproveitamento dos recursos disponibilizados por uma panóplia de instalações de preparação de Projectos, geralmente financiadas pelo doador, incluindo, uma estrutura dedicada do PIDA. O trabalho com os investidores privados em projectos regionais requer uma estreita coordenação de actores, jurisdições, e regimes de contratação pública de bens e serviços com o fito de garantir a colaboração eficaz e eficiente desde a concepção até a conclusão. A colaboração implica ainda a adopção de boas práticas, a semelhança dos projectos de alto perfil de expansão do Canal de Suez no Egipto, caminhos-de-ferro de alta velocidade nos Marrocos e na Africa do Sul, e os projectos do Porto da Namíbia.

Os Estados-membros dispõem de maior oportunidade para a angariação de fundos através da emissão de garantias em relação as infra-estruturas que sejam potencialmente aliciantes aos fundos de pensão que procuram activos de longo prazo e utilizem garantias semelhantes nas Parcerias Públicas-Privadas, não obstante esta última tratar-se de instrumentos financeiros mais complexos. Outrossim, as Parcerias Públicas-Privadas podem oferecer muitos acertos contratuais que trazem o investimento privado para as infra-estruturas pública. Estes acertos incluem, desenhar-construir -operar-transferir, construir-possuir-operar -transferir, e edificar-

alocar-transferir que abarca uma entidade privada que receba um contrato de concessão. A criação e a sustentação de uma Parceria Pública-Privada bem-sucedida requer o estabelecimento de uma estreita cooperação entre os investidores públicos e privados com vista a promover a partilha equitativa de riscos de um modo transparente e devidamente regulamentado.

Sustentabilidade de parcerias com os parceiros de desenvolvimento

A sustentabilidade do financiamento pelos parceiros de desenvolvimento para o sector de transporte requer que a Comissão, as CER e os Estados-membros mantenham a sua cooperação devidamente estruturada com os doadores tradicionais e o reforço da cooperação com novos doadores, em particular, a China e os Estados Árabes do Golfo. Os fóruns de empresas desempenharam um papel fundamental no aumento de financiamento para o sector de transporte de África, incluindo, a Parceria Conjunta Africa-Europa sobre Infra-estruturas, o Consórcio de Infra-estruturas para África e o Grupo de Coordenação Árabe. Os parceiros de desenvolvimento estão cada vez mais a recorrer aos instrumentos financeiros mistos. Por exemplo, a UE através do seu Fundo de Investimento para a África canaliza os recursos provenientes da UE em forma de doações para obter empréstimos junto dos Bancos Europeias Multilaterais de Desenvolvimento.

5. O Roteiro a seguir

A União Africana, as CER, e os Estados-membros partilham a responsabilidade de disponibilizar transporte sustentável com mobilidade mais segura para todos. O transporte sustentável irá contribuir em prol da concretização das aspirações de África em relação a Agenda 2063, e das metas relacionadas com o transporte dos Objectivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU. Contudo, a concretização destes objectivos comuns requer:

- Compromisso político contínuo para o melhoramento da governação do transporte;
- Elevada prioridade para a protecção e segurança;
- Respostas eficazes em relação às alterações climáticas.
- Focalização eficaz em relação ao transporte urbano;
- Financiamento suficiente para existência de infra-estruturas e serviços de transporte acessível.

5.1 Prossecução de governação transparente

As questões sobre a quantidade e a qualidade de infra-estruturas e serviços em todo o território de África foram levantadas durante as duas últimas décadas, em grande medida, devido à liderança política e o compromisso em relação as reformas e a titularidade das estratégias de transporte acessíveis. Existe a necessidade do reforço do apoio político por forma a fortalecer as instituições de transporte. Isto requer o dialogo aberto em matéria de política e gestão com os principais actores a nível continental, regional e nacional. Por forma a facilitar e fazer o rastreio destes debates, a Comissão, as CER, e os ministérios nacionais bem como as agências de transporte precisam de recrutar e reter o quadro de pessoal profissional equipado para regulamentar as operações de transporte público e privado. Ademais, as

instituições chave precisam de fortalecer o seu carácter de gestão voltada ao comércio munidos de estratégias claras, metas e resultados finais partilhados com os actores através de auditorias técnica e financeira publicadas. Estas medidas irão reforçar as parcerias com:

- Os utilizadores e beneficiários de transporte, que em grande medida, pagam pelo transporte;
- O sector privado em matéria de investimento em infra-estruturas, construção e manutenção;
- parceiros de desenvolvimento.

5.2 Integração da protecção e segurança, alterações climáticas e consciencialização social

A África está a levar a sério as questões sobre a protecção e reconhece que deve-se fazer mais em relação a todos as modalidades de transporte, em particular, o transporte rodoviário com vista a concretização da meta 3 dos ODS de reduzir a metade as mortes e ferimentos resultantes dos acidentes de viação. Os motivos para os acidentes rodoviários e fatalidades são bem-conhecidos e podem ser reduzidas as taxas de acidente por meio da definição de prioridades adequadas. Isto requer instituições reguladoras de segurança fortes e a devida aplicação dos padrões e regulamentos de segurança em todas as modalidades de transporte. A segurança, em particular, no que tange o transporte marítimo e aéreo, incluindo, as vias navegáveis interiores, depende do funcionamento em conformidade com os padrões internacionais que estão actualmente a ser introduzidos em muitos países. A implementação destas medidas irá garantir mobilidade mais segura para todos, incluindo, as crianças, os idosos e os deficientes.

A Comissão está a resolver a questão sobre a disponibilização de infra-estruturas dos transportes sustentável e acessíveis para o desenvolvimento económico e social, que constitui o ponto central da meta 9 do ODS, e o foco desta dissertação. Os ODS requerem ainda que as infra-estruturas sejam resistentes. Isto exige respostas de adaptação e mitigação apropriadas aos impactos das alterações climáticas, não só para proteger os activos de infra-estruturas, como também, principalmente, proteger os meios de sustento das comunidades residentes nas zonas costeiras baixas e em pequenos Estados insulares.

5.3 O redobramento dos esforços para o transporte urbano seguro, acessível e menos poluentes ao ar

O aumento da urbanização significa que mais pessoas irão viver em cidades superpovoadas e congestionadas de trânsito em comparação com as comunidades rurais até 2050. A Agenda 2063 e o ODS 11 almejam uma redução significativa em mortes e doenças resultantes da poluição do ar e transporte público seguro nas zonas urbanas. A disponibilização de mobilidade urbana segura que cobre caminhar, fazer ciclismo, e transporte motorizado, e o transporte público acessível à todos requer o planeamento estratégico e a governação da cidade que gere questões substanciais de espaço e de transporte. A redução do congestionamento de tráfico abarca o aumento da capacidade rodoviária, o melhoramento da gestão de tráfico, e garantir que as estradas sejam conservadas de modo adequado. O melhoramento do

transporte público urbano varia de serviços de autocarro público até trânsito de autocarro rápido e sistemas de trânsito massivo. No entanto, o transporte pode contribuir em prol de ar menos poluído através da adopção de combustível menos poluídos, a introdução de veículos automóveis mais eficientes no consumo de combustível e de baixos níveis de emissões, e a aplicação de regulamentos de inspecção de veículos automóveis. O progresso na implementação destas medidas irá elevar o ambiente urbano e o bem estar dos residentes da cidade.

5.4 Angariamento de financiamento para a interconectividade de transporte sustentável

O PIDA de África irá estabelecer uma rede de corredores rodoviários e ferroviários, e vias navegáveis interiores que ligam as regiões e países em todo o território de África com os países sem litoral aos postos costeiros. Os serviços de portos marítimos e de aviação irão assegurar as ligações com os estados insulares de África e com os continentes vizinhos e distantes. Os órgãos de definição de políticas principais estão engajados no financiamento e na sustentação destes sistemas de transporte por meio do uso de um leque variado de instrumentos financeiros. Os orçamentos do governo continuarão a ser a principal fonte de recursos financeiros, e por forma a se garantir que haja transporte sustentável seria pertinente conceder-se prioridade à manutenção e à concretização de um equilíbrio entre a reabilitação e a modernização. A angariação de fundos adicionais envolve a expansão de parcerias com os investidores privados a semelhança daquelas existentes nos portos de contentores e caminhos-de-ferro concessionários, que estendem métodos mistos com os doadores tradicionais e atraem financiamento acessível a partir de novos parceiros de desenvolvimento.

5.5 Actividades Prioritárias para a Comissão, CER e Estados-membros

A implementação dos projectos continentais do PIDA, dos planos regionais da CER, e os planos de transporte dos Estados-membros requer governação sustentável, quadro regulamentares que facilitam os serviços de transporte e financiamento suficientes para construir e conservar as infra-estruturas de transportes

A nível Continental

A Comissão desempenha um papel único na promoção de iniciativas de políticas a nível continental junto das CER, as agências africanas especializadas e os Estados-membros. Isto pode incluir o seguinte:

- A atracção, formação e requalificação do quadro de pessoal para estabelecer contactos com as organizações internacionais, as agências africanas de transporte, a liderança do Comité Técnico Especializado sobre o Transporte;
- O reforço da coordenação entre a Agência de Planificação e Coordenação da NEPAD, as CER e os Estados-membros sobre a preparação de Projectos do PIDA;
- **A concepção de um portal sobre o conhecimento de transporte e a promoção das boas práticas entre as comunidades;**
- A liderança da coordenação inter-CER sobre o planeamento e prioridades regionais e continentais;
- A promoção da criação de corredores inteligentes e a formulação de linhas de orientação do CMI, e a adopção de sistemas de transportes multimodais;
- As medidas de concepção e de execução que visam facilitar dois projectos emblemáticos da Agenda 2063: Rede Integrada Africana de Comboio de Alta Velocidade e o Mercado Único dos Transportes Aéreos Africano;

- A promoção da segurança e a protecção aérea e marítima em parceria com a ICAO e a IMO;
- A participação nos programas de investigação de transporte, tais como o Programa de Política de Transporte para África;
- A monitorização e avaliação dos objectivos da política de transporte e a eficácia da estratégia;
- Estabelecimento de contactos com os parceiros de desenvolvimento a nível da Estratégia Conjunta Africa - Europa.

A nível regional

As CER e a Comissão trabalham com os Estados-membros no sentido de executar políticas continentais e regionais através de programas regionais, que envolveriam:

- Rever, numa base regular, o progresso dos projectos PIDA e a actualização de estratégias e dos planos que visam superar os desafios regionais dinâmicos e novas questões.
- Atrair, treinar e requalificar quadro de pessoal para avaliar o desempenho do corredor; analisar a coerência entre as políticas, estratégias nacionais e regionais e os quadros regulamentares;
- Aceleração da harmonização dos quadros regulamentares sobre o tráfico de trânsito e protecção dos Estados-membros das CER e entre as CER;
- Conceber e implementar medidas que visam construir postos fronteiriços de paragem única em todas fronteiras nacionais;
- Coordenar com as Instituições de Gestão dos Corredores (CMI) a respeito da criação de corredores inteligentes e da promoção da protecção.
- A concepção e a implementação de medidas que visam conservar e modernizar as secções e edificar os elos em falta da TAH;
- As medidas de concepção e de execução visam aumentar a interoperabilidade das redes ferroviárias;
- O trabalho com as CAAs, ASECNA e os demais organismos com vista a contribuir em prol do inter operativa do sistema satélite com o Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária.
- A coordenação com a IMO e a ICAO em matéria de serviços de segurança e protecção marítima e de aviação, em particular, contra a pirataria.

A nível nacional

Os Estados-membros desempenham um papel vital na integração das aspirações do continente e regionais nas políticas e estratégias nacionais de transporte, que envolveriam:

- Actualização periódica das políticas, estratégia e planeamento de projecto baseado nos sistemas de recolha de dados propícios e a monitorização do desempenho dos serviços de infraestruturas de transporte;

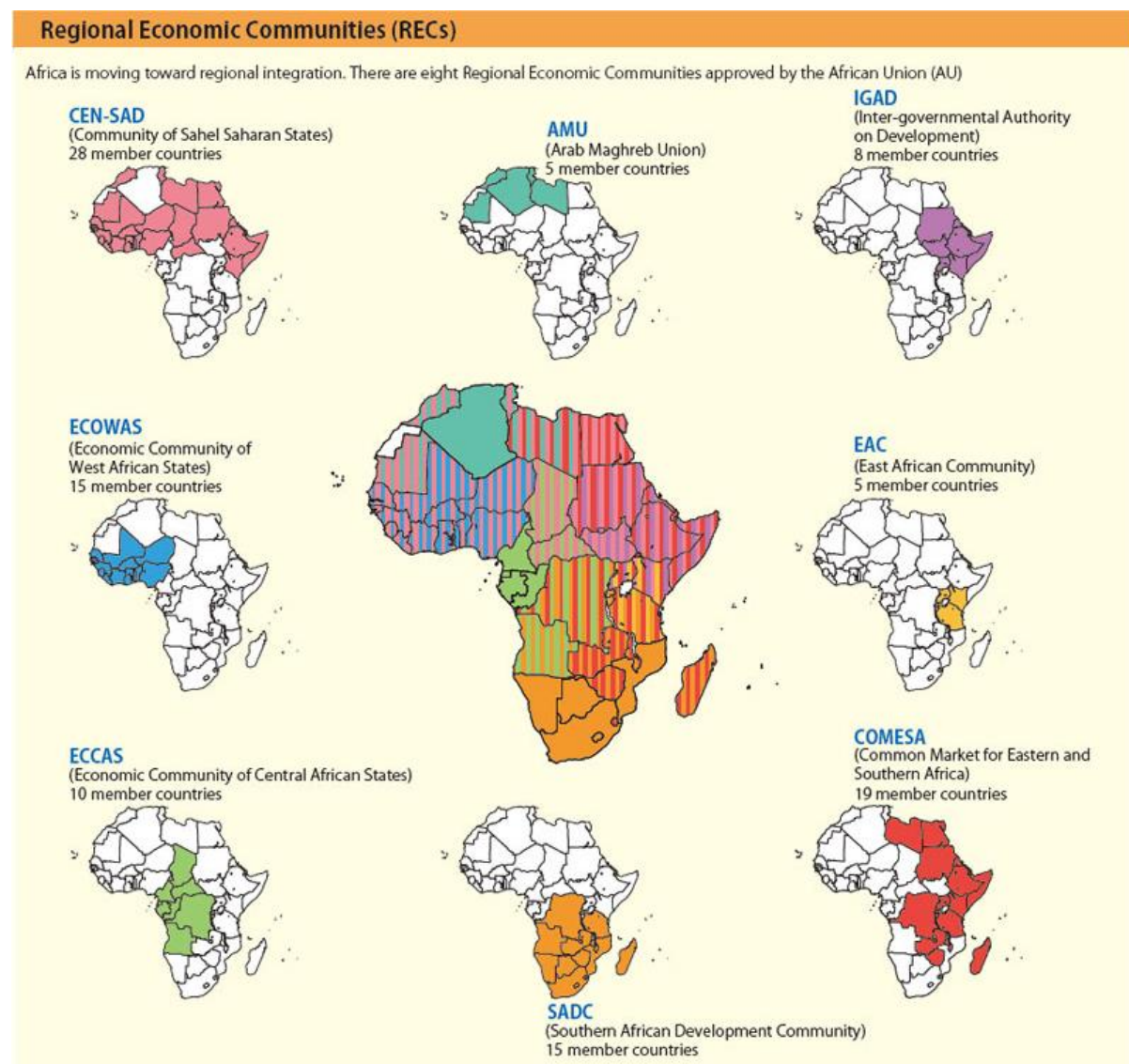
- Actualização de quadros regulamentares de transporte com vista a facilitar o tráfico de trânsito através dos portos de entrada e de saída e ao longo dos corredores regionais rodoviários e ferroviários.
- A atracção, formação e requalificação do quadro de pessoal nos ministérios para o desenvolvimento e gestão de todos provedores de serviços de transporte nos sectores públicos e privados.
- Manter contactos com as universidades e colégios em relação aos cursos de transporte para os profissionais e técnicos que queiram seguir cursos de transporte nos sectores público e privado.
- As medidas de concepção e a execução destinadas a aumentar os orçamentos para o transporte, priorizando as despesas de manutenção, e aumentando o desempenho da execução orçamental
- O aumento do financiamento para o transporte através da utilização de novos mecanismos financeiros tendentes a aliciar investidores privados e da criação de parcerias público - privada.
- A disponibilização de recursos suficientes para todas as agências de protecção e de segurança de transporte em matéria de reformas regulamentares e aplicação da lei, em particular, a respeito do transporte rodoviário, incluindo, o controlo de carga por eixo.
- As medidas de concepção e de execução que visam racionalizar a governação urbana para melhor gestão do uso das terras e da demanda do transporte urbano, com vista a melhorar a infra-estruturas de transportes não motorizado, para integrar os serviços de transporte público e a informação, e para conceber sistemas de trânsito massivo em algumas cidades;
- As medidas de concepção e de execução para monitorizar a poluição do ar, e reduzir as emissões dos veículos automóveis e adoptar transporte de baixas emissões de carbono;
- Garantir que os fundos rodoviários gerem rendimentos suficientes para a manutenção, e que as agências rodoviárias revitalizem as suas abordagens comerciais com vista a gerir que as redes nacionais rodoviárias tenham aceso a todo momento;
- Incentivar a introdução de métodos baseados no trabalho de manutenção rodoviária, onde apropriado, criar postos de trabalho para os homens e as mulheres;
- Conceber e executar medidas que visam excluir comportamentos monopolistas e carteis na indústria de camionagem;
- Cooperar com o sector privado para estabelecer operações de transportes multimodais;
- Apoiar as concessões de caminhos-de-ferro fiáveis, reavaliar e modificar a partilha de risco público e privado e o impacto das baixas taxas de utilizadores das vias rodoviárias sob as concessões lideradas pelo sector privado;
- Acelerar a implementação da Decisão de Yamoussoukro e aderir ao Mercado Único dos Transportes Aéreos Africano em conformidade com a ICAO;
- Expandir o modelo “o senhorio” aos operadores do sector privado com vista a cobrir todos os serviços portuários, modernizar a capacidade dos cais, e aplicar os padrões da IMO em relação aos transportadores

- marítimos, e facilitar a participação no mercado dos transportadores marítimos africanos conforme as condições de mercados permitirem;
- Conceber e executar as medidas que visam otimizar o uso de vias navegáveis interiores associadas às redes de transporte terrestre.

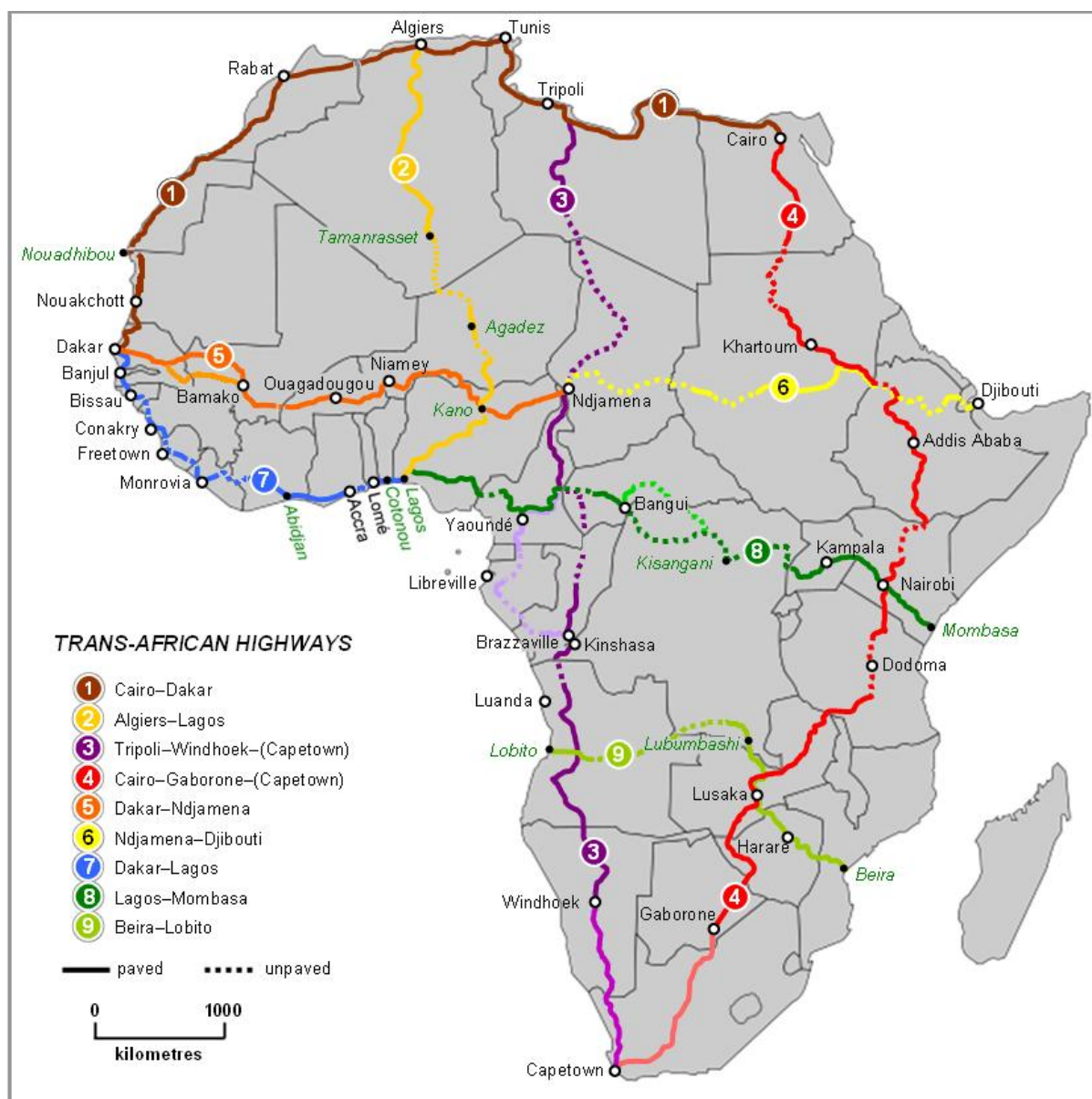
Apêndice 1: Declarações e Decisões da União Africana sobre o Transporte

Sector/Tema	Promulgado ou adoptado
Transportes Aéreos	
Declaração de Yamoussoukro	1988.
Decisão de Yamoussoukro	1999.
Política de Aviação Civil Africana	2011.
Segurança e Facilitação de Aviação	2016.
Transportes Rodoviários	
Plano de Acção de Segurança Rodoviária de Africa referente à 2011-2020	2011. 2014.
Acordo Intergovernamental sobre as TAH	2016.
Carta sobre a Segurança Rodoviária	
Transporte Ferroviário	
Visao 2040, PIDA	2012.
Rede Africana de Caminho-de-ferro de Alta Velocidade, Agenda 2063	2014.
Transporte Marítimo	
Carta Africana sobre os Assuntos Marítimos	1994.
Carta Africana sobre os Assuntos Marítimos Revista	2010.
Carta Africana sobre a Segurança e Protecção Marítima e Desenvolvimento	2016.
Transporte Urbano	
A Mobilidade em zonas urbanas em Africa, Programas de Política sobre o Transporte de África	2015.
Corredores Multimodais	
Corredores Inteligentes, PIDA	2012.
Decisão sobre a Agenda 2063	
Conferência de Malabo dos Ministros dos Transportes	2014.
Alterações climáticas	
Estratégia de Combate às Alterações Climáticas - (projecto)	2016.

Apêndice 2: Comunidades Económicas Regionais



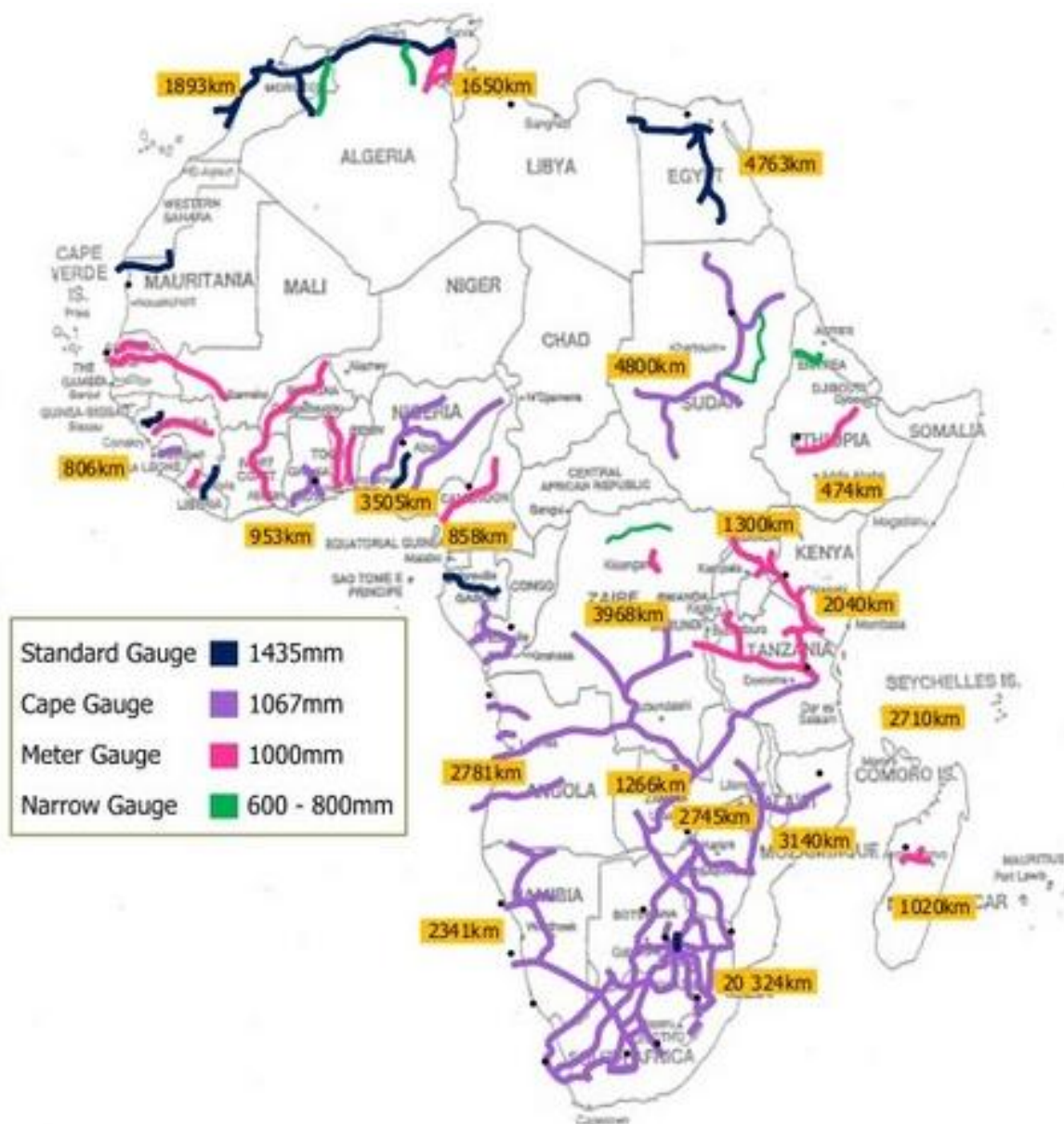
Apêndice 3: Autoestradas, Caminhos-de-ferro e Portos Trans Africanos



Autoestradas Trans Africanas

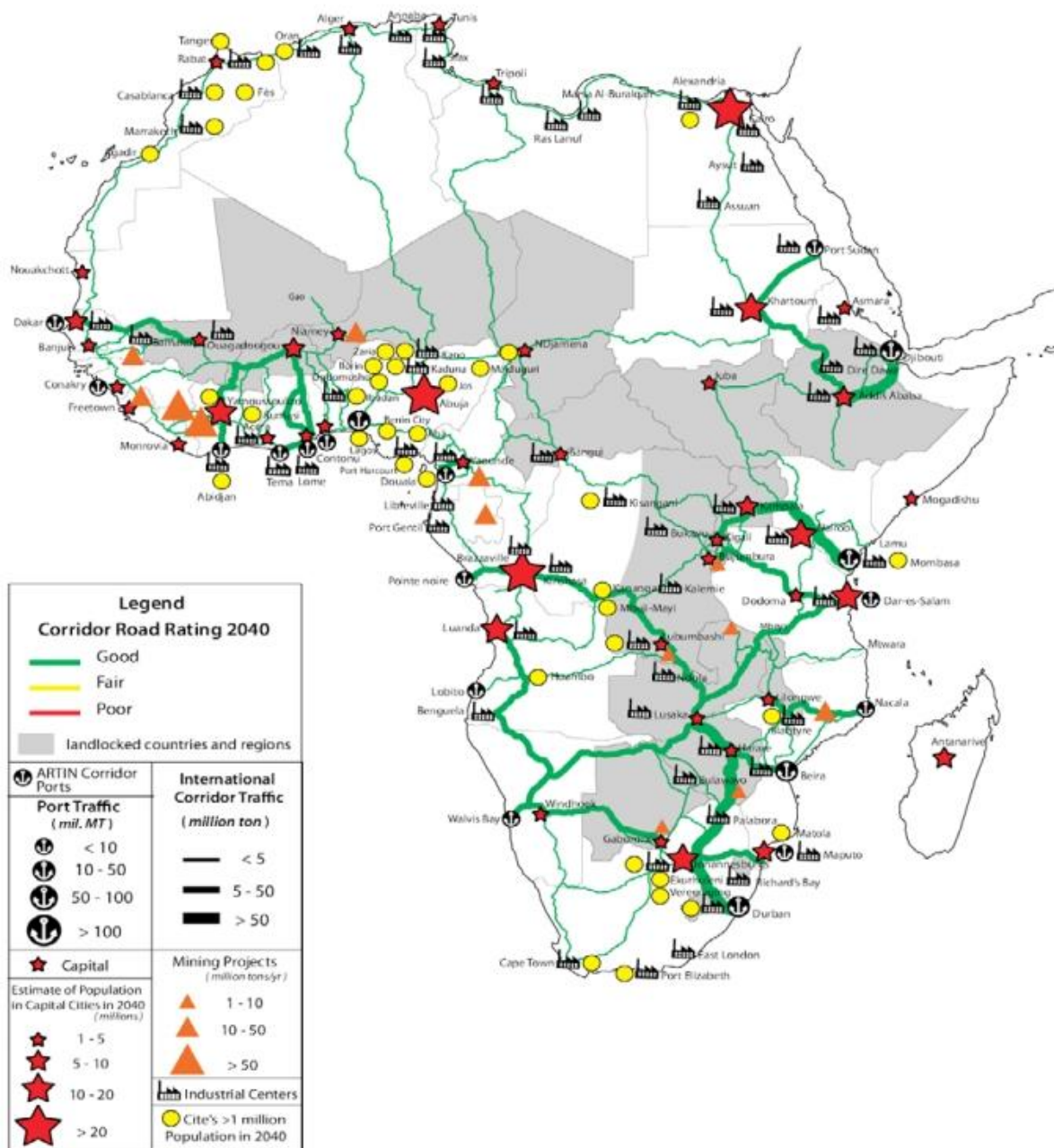
Fonte: PIDA

Caminhos-de-ferro de Africa



Fonte: PIDA

Portos de África



Fonte: PIDA

Referências

Comissão da União Africana, Documento Quadro da Agenda 2063, A África que Queremos, Setembro de 2015;

_____, Relatório da Conferência dos Ministros da UA responsáveis pelo Transporte, Malabo, Guiné Equatorial, Abril de 2014;

_____, Transporte Marítimo: Aumento da Capacidade dos Portos de África e Eficiência para o Crescimento Económico, Primeira Sessão Ordinária do Comitê Técnico Especializado da União Africana sobre o Transporte, Infra-estruturas Internacionais e Inter-regionais, Energia e Turismo, Adis Abeba, Novembro de 2016;

_____, Dissertação sobre o CTE de 2016, Segurança Rodoviária: Plano de Acção Africano relativo à Década de Acção Mundial para a Segurança Rodoviária;

_____, Cimeira Extraordinária da União Africana sobre a Segurança Marítima e Protecção e Desenvolvimento em África, Protecção dos Nossos Oceanos, Lomé, Togo, Outubro de 2016;

_____, Revisão do Ponto de Situação sobre a Implementação das Autoestradas Trans Africanas e os Elos em falta, SWECO Internacional e o Grupo Nórdico de Consultoria, Suécia em associação com a BNETD da Costa do Marfim e a UNICONSULT, Quênia;

_____, Estratégia Africana sobre as Alterações Climáticas, Maio de 2014;

_____, Relatório da Conferência Ministerial sobre a Protecção da Aviação em África, Abuja, Nigéria, Julho de 2012;

Banco Africano para o Desenvolvimento Programa relativo ao Desenvolvimento de Infra-estruturas em África - Interligação, Integração e Transformação de um continente;

Fundo de África para as Alterações climáticas, Prestação de Apoio aos Países Africanos para acederem ao financiamento internacional para as alterações climáticas.

Programa de Política de Transportes da África Subsaariana (SSATP), Revitalização das Rotas Comerciais - Evidências provenientes do Corredor de Maputo, Sandra Sequeira, Olivier Hartmann e Charles Kunaka, Documento de Trabalho N.º. 103 Novembro de 2014;

_____, Revisão do Desempenho das Políticas de Transporte de África - A Necessidade para Políticas de Transporte Mais Robustas, Justin Runji, Comunicações Científicas de Trabalho N.º. 103 Janeiro de 2015;

_____, Lições da Avaliação do Desempenho dos Corredores, Gaël, Jean-Francois Marteau, Charles Kunaka, Jean-Kizito Kabanguka e Olivier Hartmann, Documento de Trabalho No 7, 2008;

_____, Políticas para o Acesso Sustentável e Mobilidade nas Zonas Urbanas de Africa, Martin Stucki, Documento de Trabalho - No. 106, Junho 2015;

_____, O Posto Fronteiriço de Chirundu: Monitorização Pormenorizado dos Tempo de Trânsito, Barney Curtis, Documento de Trabalho - N.º. 10, Setembro de 2009;

_____, Documento de Trabalho - N.º. 101, Gestão da Segurança Rodoviária em Africa: Um Quadro para o Organismo Coordenador;

_____, Documento de Trabalho N.º. 97, Orientações para Integração de Segurança Rodoviária nos Corredores Regionais para o Comércio Rodoviária;

_____, Documento de Trabalho N.º. 102, Investimento do Sector Privado no Financiamento de Estradas, Peter Brocklebank, Dezembro de 2014;

COP 22, Processo de Paris sobre a Mobilidade e o Clima: Declaração sobre a Acção Acelerada sobre as Medidas de Adaptação no Transporte, Novembro de 2016;

_____, Processo de Paris sobre a Mobilidade e o Clima: Plano de Acção Ambicioso sobre o Transporte e Viabilidade das Alterações climáticas Agora - 20 Acções Rápidas para Vitórias no Sector de Transporte - Novembro de 2016;

Secretariado da Comunidade da África Oriental, Direcção de Infraestrutura, Documento de Trabalho sobre Caminhos-de-ferro não publicado, Setembro de 2016;

Comissão Europeia, COM (2000) 376 Interligação de Africa: a Parceria UE-Africa sobre Infra-estruturas;

_____, COM (2009) 301 Ligando a Africa e a Europa: Trabalho em prol do reforço da cooperação no sector de transporte;

_____, COM (2011) 144 Roteiro para uma Zona de Transporte Única Europeia - Rumo à um sistema de transporte competitivo e eficiente;

_____, JOIN (2016) 52 Uma parceria renovada com os países africanos, as Caraíbas e o Pacífico;

Consórcio Internacional para África, Tendências sobre o Financiamento em Infra-estruturas em África - 2014 Tendências sobre o Financiamento em Infra-estruturas em África – 2014;

Organização Marítima Internacional, Código de Conduta de Djibuti, Janeiro de 2009
Nathan Associates Inc., Estudo de diagnóstico dos Corredores para os Corredores Norte e Central da África Oriental, Abril 2011;

Nações Unidas, a Transformação do Nosso Mundo: A Agenda de 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, Setembro de 2015;

—————, Habitat III, Nova Agenda Urbana, Quito, Projecto de Setembro de 2016
Comissão Económica das Nações Unidas para África, avaliação da Integração Regional em Africa VII - Inovação, Competitividade e a integração regional, Março de 2016;

—————, Agenda de Adis Abeba da Terceira Conferência Internacional sobre o Financiamento para o Desenvolvimento (Agenda de Acção de Adis Abeba);

Banco Mundial, Infraestrutura de Africa - O Momento para Transformação, Vivien Foster e Cecilia Brinceño-Garmendia, 2010;

—————, Infra-estruturas de transportes para África: Integração da Manutenção e Gestão, Ken William, 2011;

—————, Preços e Custos de Transporte em Africa: Uma Revisão sobre os Principais Corredores Internacionais, Supee Teravaninthorn e Gaël Raballand, 2009;

—————, Avaliação de VIH/SIDA nos Projectos de Transporte da Africa Sub-Sahariana, Jocelyne do Sacramento e Ekong Emah, Março de 2007;

—————, O Programas Mundial de VIH /SIDA, Lições Colhidas até a Presente data a partir de Projectos do Corredores de Transporte sobre o VIH/SIDA, Stephen Brushett e John Stephen Osika, 2005;

—————, Documento de Referência 7 da AICD, Melhoramento da Conectividade: Investimento em Infra-estruturas dos transportes na região da Africa Sub-Saharan, Robin Carruthers, Ranga Rajan Krishnamani e Siobhan Murray, Junho de 2008;

—————, Reforço da Resistência ao Clima pelas Infra-estruturas de África: O Sector de Estradas e de Pontes, 2017;

—————, Atracção de Investidores as Parcerias Público-Privadas Africana, Um Guia sobre Preparação de Projectos, 2009;

Organização Mundial da Saúde, Relatório de Ponto de Situação Mundial.



NTU International A/S

Address: Vestre Havnepromenade 5
DK-9000 Aalborg,
Denmark

Telephone: +45 99 30 00 00

Fax: +45 99 30 00 01

E-mail: ntu@ntu.eu



Project Manager:
Emina Kapetanovic
+45 99 30 00 12
ehk@ntu.eu

NTU general email:
ntu@ntu.eu

