



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 24.6.2009
COM(2009) 301 definitivo

**COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**Partenariato Unione europea-Africa
Collegare l’Africa e l’Europa: verso un rafforzamento della cooperazione in materia di
trasporti**

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

Partenariato Unione europea-Africa Collegare l’Africa e l’Europa: verso un rafforzamento della cooperazione in materia di trasporti

1. INTRODUZIONE

In quanto principali vettori di integrazione socio-economica, le infrastrutture e i servizi di trasporto rappresentano delle premesse indispensabili agli scambi commerciali e alla circolazione dei beni e delle persone. Strumento principale per poter accedere fisicamente all’occupazione, alle cure sanitarie e all’istruzione, i trasporti sono uno dei pilastri dello sviluppo e costituiscono un elemento essenziale per il benessere delle popolazioni sia rurali che urbane.

La densità stradale in Africa rimane modesta (6,84 km per 100 km² rispetto a 12 km in America e 18 km in Asia), con una rete stradale in cattive condizioni. La rete ferroviaria africana è scarsamente interconnessa, soprattutto nell’Africa occidentale e centrale e più di quindici paesi in Africa sono privi di un sistema ferroviario¹. Solo 3 aeroporti africani figurano tra i primi 150 aeroporti al mondo come numero di passeggeri. Il trasporto marittimo copre dal 92 al 97% del commercio internazionale dell’Africa, basato su quasi 80 porti importanti, che presentano però problemi sotto il profilo degli impianti e della sicurezza. La flotta africana è obsoleta al punto che quasi l’80% delle navi supera i 15 anni di età rispetto ad una media mondiale del 15%.

In effetti, i costi di trasporto in Africa sono tra i più elevati a livello mondiale. Essi incidono in media per il 15% sulle entrate da esportazioni, contro il 7% dei paesi in via di sviluppo degli altri continenti e il 4% dei paesi industrializzati. Inoltre nei paesi africani privi di uno sbocco sul mare, come il Malawi o il Ciad, la situazione è ancora più grave, con un costo dei trasporti che può arrivare al 50%. La quota dell’Africa nel commercio mondiale è addirittura crollata dal 6% al 2% a partire dagli anni Sessanta. I costi del trasporto marittimo hanno continuato ad aumentare.

La debolezza delle infrastrutture, i ritardi e le procedure amministrative eccessive alle frontiere, la mancanza di governance (assenza di manutenzione adeguata, utilizzo di autocarri con carichi eccessivi,...) o l’insufficienza delle norme di sicurezza sono tra le cause principali di questa situazione. Il negoziato e la conclusione degli accordi di partenariato economico (APE) con i paesi della zona Africa, Caraibi e Pacifico (ACP) diretti a sostenere lo sviluppo del commercio, sottolineano sistematicamente la necessità di infrastrutture per poter adeguare meglio l’offerta alla domanda.

¹ Burundi, Capo Verde, Comore, Gambia, Guinea Bissau, Guinea equatoriale, Libia, Mauritania, Niger, Repubblica centrafricana, Ruanda, Sao Tomé e Principe, Seychelles, Sierra Leone, Somalia e Ciad.

Di fronte a questa constatazione, l'Europa non può non intervenire. Il partenariato UE-Africa per le infrastrutture adottato nel 2006², costituisce il quadro di riferimento per l'Unione europea, destinato in particolare a sviluppare l'interconnessione delle reti in Africa.

L'Europa, che è il maggior donatore mondiale, fornisce quasi il 30% dei finanziamenti dedicati alle infrastrutture di trasporto attraverso i programmi indicativi nazionali del Fondo europeo di sviluppo.

Finanziamenti europei per il sostegno ai trasporti

9° FES (2002-2006)	Importi stanziati (in Mio EUR)	Osservazioni
Programmi nazionali	2 700	Stanziati per progetti in materia di trasporti in Africa, essenzialmente stradali
Programmi regionali	210	Stanziamento complessivo. La quota delle infrastrutture di trasporto deve essere ancora confermata.
Intra ACP	108	Stanziamento complessivo del Fondo fiduciario per le infrastrutture a sostegno del Partenariato infrastrutture. La quota dei trasporti non è stata ancora stabilita e dipenderà dalla domanda.
10° FES (2007-2013)	Importi stanziati (in Mio EUR)	Osservazioni
Programmi nazionali	2 800	Stanziati per progetti in materia di trasporti in Africa, essenzialmente stradali
Programmi regionali	1 523	Importi stanziati a favore di quattro regioni africane
Intra ACP	300	Stanziamento complessivo del Fondo fiduciario per le infrastrutture a sostegno del Partenariato infrastrutture. La quota dei trasporti non è stata ancora stabilita e dipenderà dalla domanda.
Politica europea di vicinato	Importi stanziati (in Mio EUR)	Osservazioni
Strumento europeo di vicinato e partenariato (ENPI)	49,5	Importi stanziati nel periodo 2000-2009 a favore dei paesi MEDA per progetti regionali di trasporto
Fondo di investimento per la politica di vicinato (FIV)	28,8	Importi stanziati dal 2008
Fondo euro-mediterraneo d'investimento e di partenariato (FEMIP)	1 473	Finanziamenti della Banca europea per gli investimenti nel periodo 2004-2009

² Promuovere le interconnessioni in Africa: il partenariato UE-Africa per le infrastrutture – COM(2006) 376 del 13.7.2006.

La cooperazione UE-Africa abbraccia però anche gli aspetti legislativi e regolamentari connessi alle infrastrutture, contribuendo così a sostenere la crescita economica e il commercio oltre che l'occupazione e la lotta contro la povertà, conformemente agli obiettivi del millennio per lo sviluppo definiti dalle Nazioni Unite.

La presente comunicazione completa inoltre le recenti comunicazioni della Commissione³ sulle regioni ultraperiferiche che sottolineano la necessità di rafforzare i collegamenti marittimi tra queste regioni e i paesi vicini non fanno parte dell'Unione europea.

Nell'attuale contesto di crisi economica mondiale, al quale vengono ad aggiungersi il costante degrado dell'ambiente e i cambiamenti climatici, è da temere che i paesi più poveri e più vulnerabili siano quelli più rapidamente e più duramente colpiti. Queste molteplici crisi incidono sui grandi flussi migratori nazionali ed intraregionali, che potrebbero intensificarsi e far aumentare la pressione migratoria sulle economie avanzate. Per aiutare i paesi in via di sviluppo a far fronte alla crisi, il Consiglio ha adottato il 18 maggio 2009 una serie di conclusioni che promuovono in particolare il sostegno alle infrastrutture regionali e la realizzazione delle infrastrutture mancanti nell'Africa subsahariana. Il Consiglio ha inoltre promosso il sostegno alle infrastrutture regionali nel Mediterraneo nell'ambito dell'Unione per il Mediterraneo.

È quindi importante proseguire negli sforzi a favore dello sviluppo dell'Africa che deve poter disporre di un sistema di trasporto efficiente, di infrastrutture di qualità e di un coordinamento dell'insieme dei modi di trasporto. Tutti gli attori, sia in Europa che in Africa, devono proseguire nel loro impegno e nelle loro iniziative. A questo fine, l'Unione europea intende proseguire nel proprio lavoro di cooperazione e di coordinamento con le istituzioni finanziarie europee e internazionali, in particolare la Banca mondiale e la *Banque africaine de développement*, allo scopo di migliorare l'efficacia e la durata dei progetti realizzati.

In questo contesto, l'obiettivo della presente comunicazione si inserisce nella prospettiva del progetto di attuazione del partenariato strategico in materia di infrastrutture adottato dall'Unione europea e dall'Unione africana nel 2007. Si tratta, per rispondere alla domanda proveniente dall'Unione africana :

- da un lato, di avviare una riflessione finalizzata ad estendere le reti transeuropee all'Africa, al fine di facilitare i flussi di trasporto tra quest'ultima e l'Europa;
- dall'altro, di contribuire ai lavori del partenariato sulle infrastrutture, nel settore dei servizi di trasporto, in particolare mettendo a disposizione dei nostri partner le esperienze e le migliori pratiche della politica comune dei trasporti.

Facendo seguito alla presente comunicazione e sulla base dei risultati del dialogo tra l'Unione europea e l'Unione africana, verrà stabilito un programma di azioni prioritarie, accompagnate dai relativi finanziamenti, che verrà inserito in una dichiarazione congiunta dell'Unione europea e dell'Unione africana.

³ Strategia per le regioni ultraperiferiche: realizzazioni e prospettive (COM(2007)507 definitivo) nonché: Le regioni ultraperiferiche: un'opportunità per l'Europa (COM(2008)642 definitivo).

2. COLLEGARE L'AFRICA E L'EUROPA

Il miglioramento e la facilitazione dei flussi di trasporto tra i due continenti, iniziative che rispondono ad una necessità sia economica che commerciale, permetterà di ridurre i costi di trasporto e migliorare la sostenibilità e l'affidabilità dei servizi di trasporto. La facilitazione in questione richiede un'impostazione coordinata in materia di pianificazione e di realizzazione delle infrastrutture, nonché una maggiore cooperazione in materia di trasporto aereo e marittimo, che costituiscono i due modi di trasporto principalmente utilizzati.

2.1. Dei collegamenti da sviluppare: verso una carta comune delle infrastrutture di trasporto

Sia l'Europa, attraverso le sue reti transeuropee, che l'Africa, attraverso i suoi corridoi transafricani, hanno individuato e sviluppato le proprie reti di trasporto nel corso degli ultimi anni⁴. L'Unione africana, in particolare, si è impegnata in un importante lavoro finalizzato a rendere coerenti tra loro i piani di sviluppo continentali e regionali in materia di infrastrutture, attraverso l'elaborazione del Programma di sviluppo delle infrastrutture in Africa (*Programme of Infrastructure Development in Africa – PIDA*).

La fase successiva consiste nell'armonizzare i lavori di pianificazione svolti nei due continenti al fine di istituire una vera rete euro-africana dei trasporti. Tale rete dovrebbe individuare i punti di connessione tra le reti europee e africane, guardando più in particolare ai porti e agli aeroporti. La relazione del gruppo ad alto livello del novembre 2005, relativa all'estensione della rete transeuropea dei trasporti ai paesi limitrofi⁵ individua in particolare le autostrade del mare come uno dei cinque assi transnazionali fondamentali da sviluppare.

Nell'ambito della cooperazione regionale in materia di trasporti nel Mediterraneo, il programma regionale EuroMed MEDAMOS è finalizzato a sostenere l'attuazione del partenariato euro-mediterraneo che mira ad avviare dei progetti pilota di autostrade del mare. Un invito a presentare proposte è stato pubblicato nel 2007 ed ha consentito di sostenere quattro progetti presentati dal Marocco, dalla Tunisia, dall'Algeria e da Israele.

L'importanza di questa connessione per i porti, il trasporto ferroviario nonché le strade per i paesi privi di sbocco sul mare, sottolinea la necessità di attuare un'impostazione intermodale per lo sviluppo dei trasporti. Si tratta di un settore nel quale, tra l'Europa e l'Africa, sono possibili collegamenti più stretti e scambi di esperienze. Il corridoio di "Maputo"⁶, ad esempio, offre una serie di insegnamenti che meriterebbero di essere utilizzati nel caso dello sviluppo di progetti di corridoi simili in Europa.

Un partenariato analogo potrebbe essere sviluppato a termine con l'Africa subsahariana, secondo modalità da approfondire con la Commissione dell'Unione africana e le regioni economiche interessate.

⁴ Cfr. carte allegate.

⁵ Delle reti per la pace e lo sviluppo: estensione dei grandi assi transeuropei di trasporto verso i paesi e le regioni vicini. Relazione finale del Gruppo ad alto livello presieduto da L. de Palacio.

⁶ www.mcli.co.za

Naturalmente, il processo di connessione tra l'Europa e l'Africa dovrà tener conto dei negoziati in corso nell'ambito dell'Unione per il Mediterraneo e dei lavori condotti nell'ambito del gruppo dei ministri dei trasporti del Mediterraneo occidentale (GTMO5+5)⁷.

2.2. Promuovere lo sviluppo del settore ferroviario

L'individuazione dei collegamenti ferroviari prioritari è fondamentale e passa attraverso un dialogo approfondito con le parti interessate, in particolare le autorità portuali e i partner industriali privati. In effetti, lo sviluppo della ferrovia in Africa assume pienamente senso se permette la diffusione all'interno del continente dei flussi commerciali che transitano per i porti. Esso riveste a questo titolo un carattere essenziale per i paesi che non hanno sbocco sul mare, come il Ciad o la Repubblica centroafricana. La fluidità e l'efficacia della catena logistica dipendono anch'esse da un utilizzo efficiente della ferrovia. L'integrazione e la complementarità dei modi di trasporto rimane a questo titolo una delle chiavi di un sistema di trasporto affidabile ed efficiente nel lungo termine.

2.3. Proseguire negli sforzi di cooperazione nei settori aereo e marittimo

2.3.1. Il settore aereo

Il potenziale di sviluppo del trasporto aereo in Africa è molto importante, in quanto l'Africa rappresenta oggi solo il 4% del traffico mondiale. Le necessità di mobilità verso l'Europa, ma anche e soprattutto a livello intracontinentale, rendono indispensabile un sostanziale miglioramento del trasporto aereo, sia per quanto riguarda il traffico che la qualità dei servizi.

L'Unione africana è uno dei partner privilegiati dell'Unione europea. Pertanto, l'UA favorisce un dialogo strutturato a livello intercontinentale ma anche con e tra le comunità economiche regionali (CER). Tale dialogo consentirebbe in particolare di individuare iniziative concrete in merito alle principali questioni.

- La sicurezza aerea, priorità numero uno, richiede un'impostazione comune per individuare gli strumenti principali per arrivare ad un miglioramento nell'applicazione delle norme dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO). La situazione della sicurezza aerea in diversi paesi africani, esaminata nelle relazioni di audit condotte dall'ICAO, ha portato la Commissione a constatare significative carenze nell'esercizio dei controlli regolamentari e nella vigilanza sugli operatori certificati di taluni paesi. Inoltre, l'aumento del numero di incidenti che si verificano nel continente africano comporta una maggiore necessità di rafforzare l'effettiva applicazione e il rispetto delle norme internazionali in materia di sicurezza. La Commissione è pronta a lavorare con i paesi africani che lo desiderano per contribuire al rafforzamento delle autorità nazionali dell'aviazione civile.
- Una nuova priorità è rappresentata dalla sicurezza contro il rischio di attentati, che riguarda tanto i paesi europei che quelli africani, sia nelle loro relazioni bilaterali che nelle loro relazioni con i paesi terzi. Esperienze pilota e seminari di formazione potranno contribuire ad acquisire una certa esperienza, con il sostegno di gruppi di audit ad hoc composti da ispettori specializzati in questo settore.

⁷ Dialogo informale del bacino occidentale del Mediterraneo che riunisce l'Algeria, la Spagna, la Francia, l'Italia, la Libia, Malta, il Marocco, la Mauritania, il Portogallo e la Tunisia.

- Si rende necessaria la modernizzazione della regolamentazione economica. Per sostenere il processo avviato dalla decisione di Yamoussoukro⁸, è fondamentale rafforzare i soggetti continentali e regionali dell'aviazione civile e fornire l'assistenza necessaria per tale risultato. A questo fine, potrebbe essere istituito un forum regolare di discussione sui problemi di interesse comune.
- La limitazione degli effetti del cambiamento climatico e delle emissioni inquinanti è una sfida che si impone a tutta l'aviazione internazionale. In questo contesto, si potrebbe pensare ad un tipo di cooperazione che consenta di facilitare l'accesso ai meccanismi di sviluppo pulito attuati nell'ambito del Protocollo di Kyoto.

Tali azioni sono concepite per contribuire all'efficacia e alla crescita nel lungo termine del settore del trasporto aereo in Africa. Una delle priorità consiste nel trovare rapidamente una soluzione alla questione della designazione comunitaria per porre fine all'illegalità degli accordi aerei bilaterali attualmente esistenti tra gli Stati africani e gli Stati membri dell'Unione europea. Analogamente, sarà importante affrontare anche la questione della designazione delle compagnie aeree africane, in particolare attraverso accordi tra la Comunità europea e gli Stati africani o le Comunità economiche regionali. La conferenza Unione europea-Africa sul trasporto aereo, che si è svolta a Windhoek il 2 e 3 aprile 2009, ha costituito il primo passo di questa cooperazione in vista dell'istituzione di un piano di azione.

2.3.2. *Il settore marittimo*

Più di 10 milioni di persone utilizzano il trasporto marittimo da o verso l'Europa e l'Africa.

Sulla base dell'esperienza euro-mediterranea, l'Unione europea e l'Unione africana dovrebbero avviare una cooperazione attiva, che permetta di migliorare l'efficienza dei porti, in tre direzioni:

- sul piano normativo, l'obiettivo deve essere quello della semplificazione, nei limiti del possibile, delle procedure doganali e documentali allo scopo di ridurre i tempi di immobilizzo delle merci nei terminali, fatte salve le norme europee in materia di sicurezza;
- sul piano delle infrastrutture, alcuni grandi porti africani hanno bisogno di dragaggi più efficienti, da un lato, per garantire una profondità sufficiente e, dall'altro, per approfittare della capacità di investire dell'industria di manutenzione portuale europea. Inoltre, l'insufficiente numero di strutture di ormeggio è responsabile dei lunghi tempi di attesa per l'accesso delle navi ai porti e rappresenta quindi una strozzatura nel traffico tra l'Europa e l'Africa. Dovrebbe essere favorito il finanziamento dello sviluppo delle infrastrutture portuali in occasione dell'attuazione dei programmi indicativi nazionali e regionali. Il miglioramento dei collegamenti terrestri dei porti africani rappresenta inoltre un elemento importante in grado di assicurare l'effettività dell'impatto delle infrastrutture portuali sulle economie nazionali e regionali.

⁸ La decisione di Yamoussoukro si basa sul trattato di Abuja ed è entrato in vigore il 12 agosto 2000. Essa mira principalmente a migliorare l'esercizio dei servizi aerei da parte delle compagnie africane e alla creazione di un'agenzia esecutiva incaricata della vigilanza e dell'applicazione del processo di liberalizzazione.

- La sicurezza nei porti dovrebbe essere garantita attraverso l'applicazione delle norme internazionali (codice ISPS); in particolare, dovrebbero essere introdotti i controlli e le infrastrutture necessarie ad impedire l'accesso non autorizzato alle navi di passeggeri, merci o altri oggetti, limitando in tal modo i rischi che il trasporto marittimo venga utilizzato a fini di migrazione irregolare, di traffici illeciti o attentati terroristici.

In un'altra ottica, quella dell'ambiente, dovrebbe essere agevolata l'adesione alle convenzioni internazionali, diretta in particolare alla realizzazione di impianti portuali efficienti per il trattamento dei rifiuti provenienti dalle navi. Inoltre, lo sviluppo dei porti marittimi dovrebbe essere integrato, nella misura del possibile, in un ambito più globale di politiche marittime integrate che dovrebbe includere la pianificazione spaziale marittima nonché gli strumenti di gestione delle zone costiere integrate. Ciò vale in particolare quando gli investimenti sono previsti nelle zone sensibili sotto il profilo ecologico.

3. FAVORIRE LO SCAMBIO DI ESPERIENZE ALLO SCOPO DI SOSTENERE LO SVILUPPO DI UN SISTEMA DI TRASPORTI PIU' EFFICIENTE

Nel bilancio redatto a fine 2008⁹, la Commissione sottolinea la necessità di rafforzare l'impegno politico dell'Unione europea e dell'Unione africana attraverso contributi concreti allo scopo di accelerare la realizzazione delle iniziative identificate nella strategia UE-Africa.

Nel settore dei trasporti, è possibile promuovere e attuare in un prossimo futuro una serie di programmi di scambi, di misure di assistenza tecnica o ancora di gemellaggi.

La Commissione europea potrebbe in particolare studiare la possibilità di un'assistenza tecnica di breve durata e di uno scambio di informazioni con i paesi dell'Africa subsahariana. Su base volontaria, in configurazioni a geometria variabile e coinvolgendo le amministrazioni dei paesi mediterranei, la Commissione europea potrebbe sviluppare scambi, gemellaggi nonché attività di formazione.

3.1. Strumenti da condividere nel settore delle infrastrutture

Oltre alle questioni di finanziamento, la pianificazione è al centro dello sviluppo delle infrastrutture sia in Africa che in Europa e l'Unione africana ha espresso il desiderio di condividere la metodologia delle reti transeuropee.

Questa metodologia, che viene applicata ai trasporti oltre che alle reti energetiche e informatiche, in quanto questi settori hanno un interesse comune a condividere la riflessione sulle loro necessità di infrastrutture, verrà presentata in occasione del seminario congiunto UE-UA nell'ambito dei lavori del partenariato. In questo contesto, andrebbe rivolta un'attenzione particolare alla questione della qualità delle infrastrutture e della loro continuità. La cooperazione nel settore dei trasporti nel Mediterraneo¹⁰ offre un primo esempio di metodo concertato diretto a collegare tra loro le reti europee e nord-africane. Essa si basa su un quadro istituzionale multilaterale all'interno del quale si integrano tre livelli: i gruppi di lavoro tematici incaricati delle questioni tecniche, il Forum Euro-mediterraneo

⁹ Un anno dopo Lisbona: il partenariato Africa-UE in azione.

¹⁰ 17 partner: Mauritania, Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Siria, Autorità Palestinese, Israele, Giordania, Libano, Turchia, Albania, Libia, Montenegro, Croazia, Bosnia Erzegovina, Monaco.

(EuroMed) che prepara le decisioni della conferenza ministeriale EuroMed, organo decisionale istituito a livello dei Ministri dei trasporti dei paesi mediterranei, che hanno la competenza esclusiva per prendere le decisioni strategiche in materia di cooperazione regionale sui trasporti.

Inoltre, per far fronte alle difficoltà constatate al momento della realizzazione dei grandi progetti della rete transeuropea e considerando che la mancanza di finanziamenti non è sempre la sola ragione dei ritardi, l'Unione europea ha sperimentato il metodo dei coordinatori.

Questi ultimi accompagnano gli sforzi degli Stati membri in relazione al pacchetto finanziario dei progetti e promuovono metodi comuni di valutazione. La pertinenza di un coordinatore, in particolare, è giustificata in presenza di alcune delle seguenti circostanze:

- la mancanza di governance;
- i ritardi rilevati su importanti tratte transfrontaliere;
- la mancanza di un accordo definitivo sul calendario e sul tracciato tra paesi interessati;
- la mancanza di finanziamenti su tratte importanti;
- la necessità di associare un ampio ventaglio di attori come industriali, operatori o regioni.

La Commissione europea, come già annunciato nella comunicazione “Aiutare i paesi in via di sviluppo nel far fronte alla crisi”¹¹, intende avviare un dialogo con le organizzazioni regionali, in particolare l'Unione africana, per valutare l'opportunità di designare dei coordinatori di progetti per i tratti mancanti delle otto reti transafricane già identificate¹².

3.2. Promuovere un sistema di trasporti sicuro ed efficiente

Le questioni attinenti alla sicurezza si pongono per tutti i modi di trasporto e riguardano entrambi i continenti. Dei programmi di ricerca dell'Unione europea¹³ accompagnano inoltre degli scambi di buone pratiche o delle azioni di formazione su questi argomenti, in particolare nell'Africa sub sahariana o nel Magreb. Tali questioni figurano quindi legittimamente nell'ambito del dialogo euro-africano. In questo contesto, a causa della loro posizione geografica affacciata su rotte marittime o su stretti, le regioni ultraperiferiche possono svolgere un ruolo importante in materia di governance marittima nel controllo delle acque costiere (ad esempio, la lotta contro la pesca illegale, gli atti di pirateria o il traffico di droga) o per rendere sicuro il trasporto (ad esempio, una migliore gestione del trasporto petrolifero dal golfo di Aden fino al Mediterraneo).

¹¹ COM(2009) 160 dell'8.4.2009.

¹² Dakar-N'Djamena, Nouakchott-Lagos, Khartoum-Djibouti, Lagos-Mombasa, Il Cairo-Gaborone, N'djamena-Windhoek, Beira-Lobito, Dar Es Salam-Kigali.

¹³ TRANSAFRICA, STADIUM.

1.1.1. 3.2.1. Il trasporto marittimo: verso un rafforzamento della sicurezza nel trasporto marittimo

L'Unione europea fornisce assistenza tecnica a 10 paesi mediterranei¹⁴ nei settori della sicurezza marittima (sia tecnica che nei confronti della criminalità) e della prevenzione dell'inquinamento nel Mediterraneo attraverso il progetto regionale SAFEMED. L'Unione partecipa al rafforzamento delle competenze attraverso la concessione di borse di qualificazione per il personale delle amministrazioni marittime nazionali. Il progetto SAFEMED offre inoltre un supporto tecnico alla messa in conformità delle normativa nazionali con le convenzioni internazionali. Una cooperazione con i paesi mediterranei potrebbe essere presa in considerazione anche per quanto riguarda i sistemi comunitari di gestione del traffico marittimo. Progetti simili potrebbero essere sviluppati con le Comunità regionali su una base volontaria al fine di migliorare la sicurezza del sistema del trasporto marittimo e lottare contro l'inquinamento provocato dalle navi.

L'Unione europea è inoltre favorevole al progetto dell'Organizzazione marittima internazionale (OMI) diretta a creare dei centri regionali di coordinamento del salvataggio lungo le coste africane (MRCC = Maritime Rescue Coordination Centre).

L'Unione europea potrebbe fornire, in particolare per il tramite dell'Agenzia per la sicurezza marittima (AESM), il cui mandato dovrà preliminarmente essere ampliato, l'assistenza tecnica necessaria per aiutare gli Stati costieri africani a migliorare i loro sistemi di monitoraggio del traffico marittimo in una prospettiva regionale di scambio di dati.

È inoltre importante che i paesi del nord Africa e del nord-ovest dell'Africa si impegnino a lottare contro l'utilizzo di battelli e di piccole imbarcazioni fuori norma e sovraccariche per il trasporto di passeggeri. Tale pratica, diretta da organizzazioni criminali quando i passeggeri sono migranti clandestini mette in pericolo la vita e l'integrità di migliaia di persone prive di mezzi.

La lotta contro la pirateria

Benché nel periodo 2003-2006, il numero di atti di pirateria e di attacchi armati registrati nel mondo sia diminuito, il 2007 ha visto una crescita allarmante del 17%. Nel 2008, il fenomeno si è ulteriormente aggravato sia sul piano quantitativo che su quello della violenza degli atti, in particolare nel Corno d'Africa e nel Golfo di Guinea, regioni particolarmente sensibili.

Al fine di porre un freno all'escalation di questo fenomeno, che oggi minaccia l'Africa e frena lo sviluppo degli scambi a causa dell'insicurezza dei porti e lungo le coste, l'Unione europea potrebbe contribuire al rafforzamento e alla formazione del personale amministrativo incaricato dell'applicazione delle normative marittime. L'Organizzazione marittima internazionale ha già identificato dei programmi di accompagnamento.

La vigilanza marittima svolge un ruolo chiave nella prevenzione delle attività illegali in mare. Nell'ambito della sua politica marittima integrata, l'Unione europea desidera rafforzare la cooperazione con i suoi partner africani e condividere meglio le informazioni con le autorità nazionali interessate.

¹⁴ Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Siria, Autorità Palestinese, Israele, Giordania, Libano, Turchia.

3.2.2. *Il trasporto aereo: verso un necessario rafforzamento della sicurezza del settore*

L'aumento del traffico aereo deve essere accompagnato dalla definizione di un nuovo concetto operativo africano. Una volta convalidato, esso permetterà di individuare l'apporto potenziale delle infrastrutture europee esistenti (come i programmi satellitari – EGNOS) o in corso di sviluppo (SESAR, ramo tecnologico del cielo unico europeo), sulla base delle conclusioni e del piano di azione del Global Monitoring for Environment and Security (GMES) per l'Africa. L'apertura al traffico del cielo africano deve inoltre essere accompagnata da una riorganizzazione dello spazio aereo e della rete delle rotte aeree al fine di garantire una maggiore efficienza economica (utilizzando le rotte più brevi), un maggiore rispetto dell'ambiente e più sicurezza. Tale modernizzazione potrebbe essere attuata regione per regione, tenendo conto delle necessità delle compagnie aeree per quanto riguarda i collegamenti all'interno dell'Africa e intercontinentali. Una possibilità sarebbe rappresentata dall'estensione all'Africa del modello "Cielo unico" combinato con un accesso al programma di infrastrutture SESAR.

3.2.3. *EGNOS*

Per i settori appena esaminati, la navigazione satellitare può svolgere un ruolo essenziale. In Africa l'infrastruttura che permette di determinare la propria posizione con precisione è alquanto insufficiente, mentre essa è essenziale ai fini dei trasporti come, più in generale, per lo sviluppo economico del continente. Infatti sul continente africano avviene il 3% dei decolli aerei nel mondo, ma vi si verifica il 19% degli incidenti, dovuti, nella maggior parte dei casi, a errori di navigazione.

Lo sviluppo in Africa di infrastrutture a terra complementari al sistema europeo di navigazione via satellite, EGNOS, cioè un sistema EGNOS proprio all'Africa, può costituire una soluzione economica che le permetterà di beneficiare di tutti i vantaggi del sistema, non solo nel settore dei trasporti aerei, ferroviari, del cabotaggio marittimo, ma anche in quelli dell'energia, dell'agricoltura, del riassetto e della gestione del territorio.

3.2.4. *Il trasporto su strada: la sfida della sicurezza stradale*

La strada rimane il modo di trasporto dominante in Africa, che rappresenta dall'80 a oltre il 90% del traffico interurbano e interstatale di merci. Essa costituisce molto spesso il solo mezzo di accesso alle zone rurali.

Ogni anno un milione di persone muore a causa di incidenti stradali. Il 65% delle vittime sono pedoni e il 35% di pedoni sono bambini. Il costo di questi incidenti rappresenta dall'1 al 3% del Prodotto interno lordo di un paese, il che è particolarmente drammatico per i paesi in via di sviluppo¹⁵. Nel momento in cui prepara il prossimo programma d'azione europeo (2011-2020), la Commissione intende intensificare gli sforzi per far beneficiare altri gruppi di paesi dell'esperienza acquisita nell'Unione europea, a diversi livelli. In questa prospettiva e nell'ambito del dialogo settoriale con le autorità responsabili della sicurezza stradale all'interno delle amministrazioni nazionali e regionali interessate, si possono sviluppare i seguenti orientamenti:

- creazione di meccanismi appropriati per favorire lo scambio delle migliori pratiche;

¹⁵ Fonte: Banca mondiale, Organizzazione mondiale della salute (2004, 2007).

- nell’ambito dell’attuazione dei Programmi indicativi nazionali e regionali, favorire l’allocazione degli stanziamenti europei destinati alla rete stradale ad azioni specifiche di miglioramento della sicurezza stradale;
- promuovere l’inserimento degli aspetti attinenti alla sicurezza stradale negli studi di impatto sociale per gli investimenti stradali.

3.2.3. *Il trasporto urbano*

L’Africa è il continente che registra il più alto tasso di urbanizzazione. Secondo un rapporto dell’UN-Habitat, i centri urbani crescono del 4,5% ogni anno. Circa il 40% della popolazione africana vive in città e questa cifra è destinata a raddoppiare entro il 2030. Entro il 2020 città come Nairobi, Johannesburg e Abidjan conteranno più di 10 milioni di abitanti e altre 77 città africane accoglieranno 1 milione di persone ciascuna. Con un tasso simile di crescita urbana, si moltiplicano le conseguenze sotto il profilo dell’inquinamento atmosferico e della congestione del traffico.

Attraverso il programma CIVITAS¹⁶, l’Unione europea fornisce un sostegno alle città europee che attuano strategie integrate per il trasporto urbano. Una piattaforma permette lo scambio di idee e di buone pratiche tra le città, in particolare in materia di gestione del traffico o dello sviluppo di alternative ferroviarie.

Tale programma potrebbe estendersi alle città africane affinché possano beneficiare a loro volta delle esperienze maturate. Si potrebbe quindi prendere in considerazione:

- l’apertura del Forum Civitas alle città africane;
- la partecipazione delle città africane alla conferenza annuale del Forum Civitas;
- il gemellaggio tra città africane e città europee.

4. CONCLUSIONI

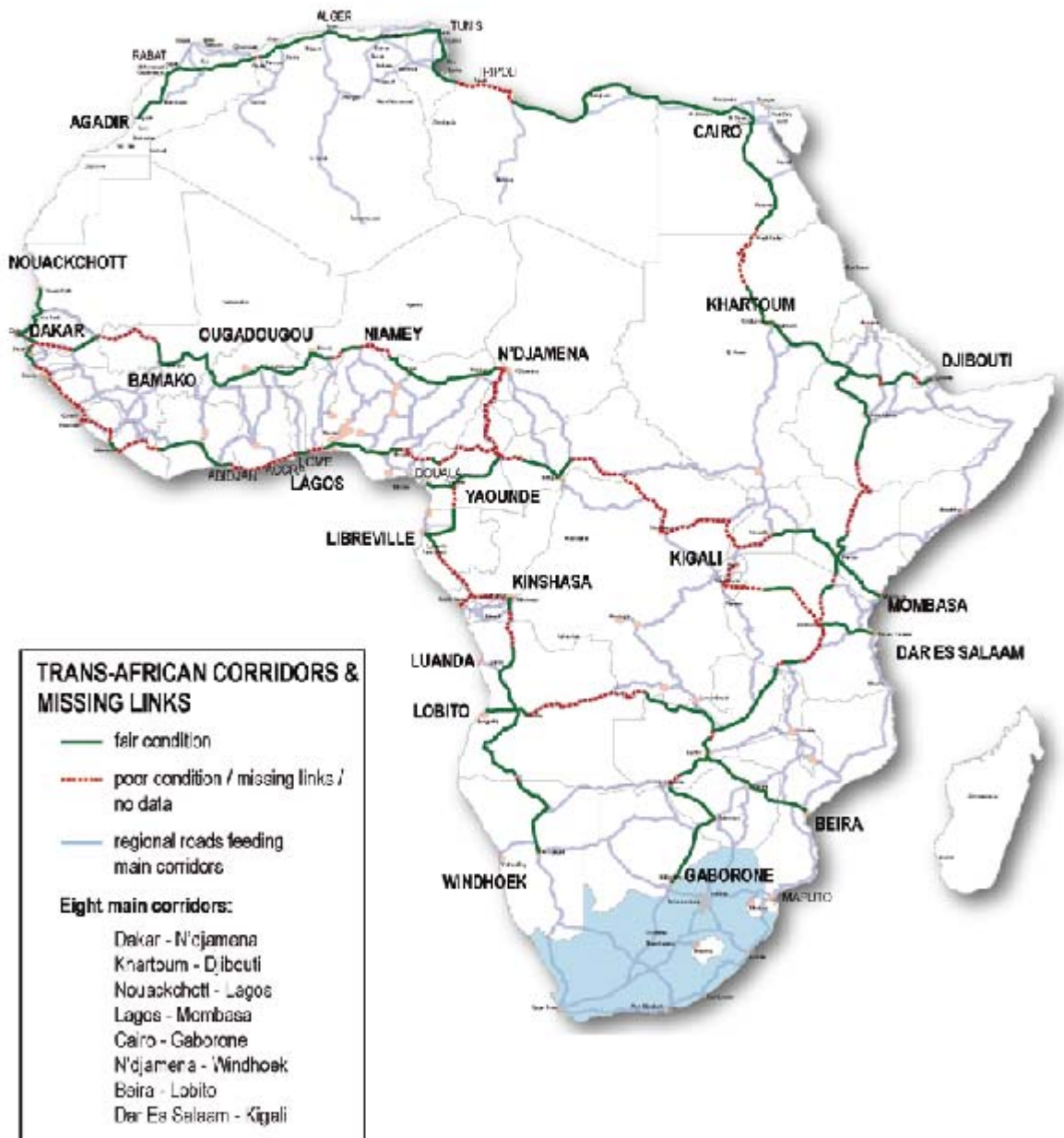
La cooperazione strategica tra l’Europa e l’Africa nel settore dei trasporti viene attuata nell’ambito del partenariato UE-Africa in materia di infrastrutture, che prevede che le reti regionali e nazionali in materia di trasporti, acqua, energia e telecomunicazioni siano interconnesse attraverso l’Africa. Essa è inoltre sostenuta dalla politica di vicinato nel legame più specifico con il Nord Africa. La presente comunicazione si inserisce nell’ambito di queste politiche e strumenti esistenti, avviando una riflessione sulle migliori connessioni transcontinentali e suggerendo possibili assi di cooperazione e di condivisione di esperienze in vista dello sviluppo di un sistema di trasporti più affidabile e più sicuro, basato non solo su nuove infrastrutture ma anche su servizi di trasporto più efficaci, più sicuri e meno cari. Le misure individuate dovrebbero essere attuate negli ambiti di cooperazione e sulla base degli strumenti esistenti, in particolare l’accordo di Cotonou, il Fondo europeo di sviluppo nonché la politica di vicinato, senza escludere, naturalmente, gli strumenti esistenti a titolo della politica comune dei trasporti.

¹⁶ www.civitas.eu.

In questa fase, la presente comunicazione intende offrire all'attenzione dell'Unione africana un punto di partenza per individuare le misure concrete che potrebbero essere approfondite nel settore dei trasporti con l'insieme dei partner africani ed europei. La conferenza di monitoraggio della politica e di attuazione della Rete transeuropea dei trasporti (RTE-T), prevista nel 2009, sarà aperta alla partecipazione dei partner mediterranei e africani. Essa sarà l'occasione per organizzare, all'interno del partenariato comune UE-Africa, un forum informale dedicato ai trasporti che riunirà ogni due anni, oltre agli attori istituzionali già rappresentati nel partenariato, gli operatori dei trasporti, le associazioni, sia europee che africane, nonché i finanziatori internazionali, permettendo in tal modo di discutere in modo più approfondito delle specifiche di questo settore chiave dello sviluppo. La fase successiva dovrà adottare, attraverso la firma di una dichiarazione comune, un grande piano di azioni prioritarie e l'individuazione dei loro finanziamenti. Il prossimo vertice UE-Africa, che si svolgerà a fine 2010 in Africa, sarà l'occasione per esaminare i progressi compiuti nell'attuazione di questo piano d'azione.

2. Corridoi transafricani di trasporto su strada

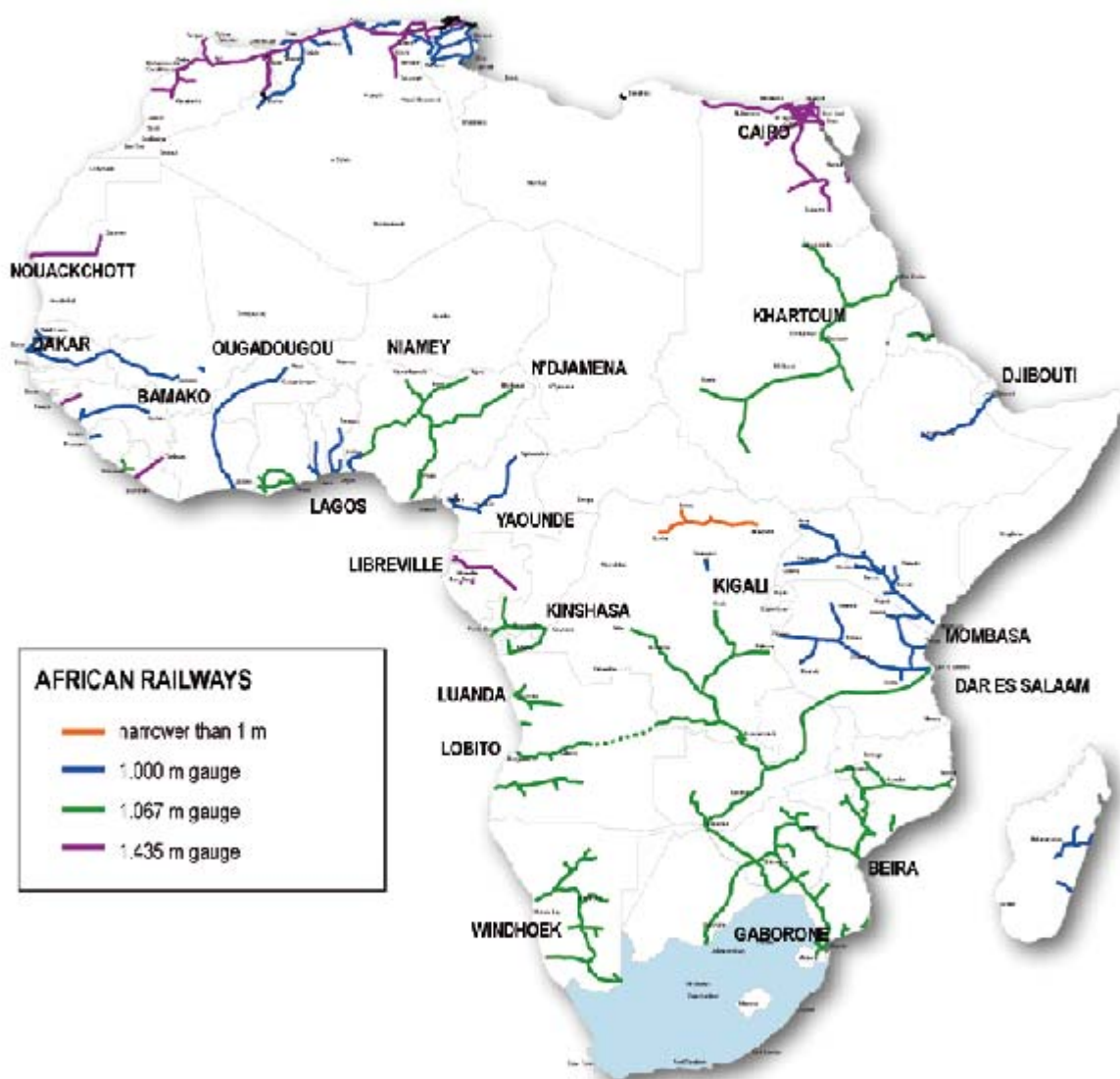
Trans-African Road Transport corridors



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

3. Rete ferroviaria africana

African Railways



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