

UNCTAD/LDC/2007/1  
12 de abril de 2007

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS  
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO  
Reunión temática sobre el desarrollo de infraestructura  
de transporte de tránsito como parte del proceso  
preparatorio para el examen de mitad de período  
del Programa de Acción de Almaty  
Uagadugú (Burkina Faso), 18 a 20 de junio de 2007

**INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA EL COMERCIO  
DE TRÁNSITO DE LOS PAÍSES SIN LITORAL DE ÁFRICA  
OCCIDENTAL Y CENTRAL: PANORAMA GENERAL**

**Contribución de la secretaría de la UNCTAD al examen  
de mitad de período del Programa de Acción de Almaty**

**Informe de la secretaría de la UNCTAD**

## ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA EL COMERCIO DE TRÁNSITO DE LOS PAÍSES SIN LITORAL DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL: PANORAMA GENERAL.....	1 - 5	4
Antecedentes.....	1 - 5	4
II. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO PARA LOS PAÍSES SIN LITORAL DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL Y PAÍSES DE TRÁNSITO VECINOS .....	6 - 44	5
A. Panorama general.....	6 - 14	5
B. Transporte por carretera .....	15 - 27	7
C. Transporte ferroviario .....	28 - 34	9
D. Transporte por vías de navegación interior.....	35 - 37	10
E. Puertos marítimos .....	38 - 39	11
F. Instalaciones en los pasos de frontera.....	40 - 41	11
G. Comercio de tránsito en África occidental y central e inestabilidad política regional .....	42 - 44	12
III. CONVENIOS Y ACUERDOS QUE REGLAMENTAN LA UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO EN RELACIÓN CON EL COMERCIO EN ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL .....	45 - 50	13
IV. INICIATIVAS DE POLÍTICA PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL .....	51 - 56	14
V. EL CAMINO POR RECORRER .....	57 - 66	16
A. Fomento de la capacidad.....	59	16
B. Estrategias de infraestructura de transporte nacionales y regionales .....	60	16
C. Desarrollo equilibrado y complementario de los subsectores del transporte.....	61	16

ÍNDICE (continuación)

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
V. (continuación)		
D. Modernización del equipo de transporte.....	62	17
E. Participación del sector privado en la dotación y mantenimiento de la infraestructura del transporte.....	63	17
F. Medidas de facilitación del comercio .....	64 - 66	17
Notas .....		19

*Lista de cuadros*

1. Indicadores de la infraestructura de transporte de África occidental y central, 2004 .....	6
2. Frecuencia de los puestos de control en las principales rutas de transporte de tránsito en África occidental.....	9
3. Acuerdos bilaterales entre países sin litoral de África occidental y central y sus países vecinos de tránsito sobre cuestiones del tráfico de tránsito.....	14

## I. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE PARA EL COMERCIO DE TRÁNSITO DE LOS PAÍSES SIN LITORAL DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL: PANORAMA GENERAL

### Antecedentes

1. África occidental y central está integrada por 24 países<sup>[1]</sup>, de los cuales 5 no tienen litoral: Burkina Faso, Chad, Malí, Níger y República Centroafricana. Al no tener costa, esos países tienen que transportar casi toda su mercancía por territorio extranjero. Aunque en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se estipula que "los Estados sin litoral gozarán de libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte"<sup>[2]</sup> art. 125], el comercio de tránsito tropieza a menudo con una amplia variedad de problemas administrativos, técnicos y logísticos. Además, la necesidad del tránsito obliga a los países sin litoral a depender de la infraestructura de transporte de los países vecinos, aumenta los costos de transacción y merma su competitividad internacional.
2. Además, en los casos de Burkina Faso, el Chad, Malí, el Níger y la República Centroafricana, el derecho de acceso al mar está gravemente obstaculizado por los sistemas de transporte de tránsito regionales, que figuran entre los más atrasados del mundo. En general, la infraestructura de transporte es deficiente y empeora cada vez más, en tanto que importantes estrangulamientos no físicos obstaculizan la fluidez del tráfico de tránsito en los principales corredores de tránsito de las regiones. El mal estado de la infraestructura de transporte impide asimismo que buena parte de la población participe en la economía moderna.
3. La insuficiente conectividad comercial menoscaba el desarrollo socioeconómico de esos países. En 2001, el PIB per cápita varió entre 198 dólares en el Chad y 255 dólares en la República Centroafricana. El promedio del PIB per cápita del grupo fue de 202 dólares, el 57% menos que el promedio del África subsahariana. La esperanza de vida al nacer es de menos de 50 años. La tasa de analfabetismo es alta y va del 50% en la República Centroafricana al 83% en el Níger. Los cinco países sin litoral de África occidental y central pertenecen a la categoría de países menos adelantados, es decir, figuran entre los países más pobres del mundo.
4. El Programa de Acción de Almaty, aprobado en la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, celebrada en 2003, señaló la importancia crítica del sector del transporte para el crecimiento y el desarrollo económicos. Definió un marco para el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes para los países en desarrollo sin litoral y destacó la necesidad de crear vínculos de asociación entre esos países y los países en desarrollo de tránsito, así como con sus asociados bilaterales y multilaterales. En el Programa de Acción de Almaty también se determinaron siete esferas prioritarias para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura: el transporte ferroviario, el transporte por carretera, los puertos, las hidrovías interiores, los oleoductos y gasoductos, el transporte aéreo y las comunicaciones<sup>[14]</sup>.
5. En el presente panorama general, preparado por la División para África, los Países Menos Adelantados y los Programas Especiales, se describen las características fundamentales del estado actual de la infraestructura de transporte para el comercio de tránsito de los países sin litoral de África occidental y central, prestándose especial atención al transporte terrestre distinto

de los ductos y a los puertos marítimos. Se definen problemas específicos que afectan a la utilización, el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura de tránsito en las regiones y se estudian posibles opciones para aprovechar más eficientemente la infraestructura de transporte de tránsito en los países sin litoral y en los países de tránsito de esas dos regiones.

## **II. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO PARA LOS PAÍSES SIN LITORAL DE ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL Y PAÍSES DE TRÁNSITO VECINOS**

### **A. Panorama general**

6. En África occidental y central, la carga de tránsito se transporta por 13 corredores de tránsito principales: 7 corredores viarios, 5 ferroviarios o ferroviarios/viarios y 1 ferroviario/navegable. Sin embargo, esta infraestructura de transporte de tránsito es una de las menos desarrolladas del mundo. Su mantenimiento es a menudo deficiente, técnicamente la infraestructura es obsoleta y la conectividad intermodal es escasa. El movimiento de carga por los principales corredores de tránsito se ve dificultado por estrangulamientos físicos y no físicos que aumentan los gastos de transporte, lo cual reduce la competitividad de las exportaciones y crea enormes obstáculos a la importación de bienes de capital esenciales, alimentos y combustible. Los gobiernos de esos países han firmado numerosos acuerdos bilaterales, multilaterales y regionales de cooperación para el transporte de tránsito en las dos regiones, pero su aplicación práctica aún es deficiente.

7. La carretera es el modo de transporte más importante de la región y su importancia para el transporte de tránsito ha ido en constante aumento. Alrededor de nueve décimas partes de la carga de tránsito se transporta por carretera. Sin embargo, el estado de las carreteras a menudo no permite el movimiento seguro y rápido de la carga.

8. El ferrocarril es el segundo modo más importante del transporte en África occidental. Conecta dos capitales, Uagadugó (Burkina Faso) y Bamako (Malí) con dos puertos marítimos regionales, Abidján (Côte d'Ivoire) y Dakar (Senegal), respectivamente. A Niamey (Níger) no se puede llegar por ferrocarril, por lo que las mercancías con destino al país o procedentes de él tienen que transportarse por el corredor ferroviario y viario de Cotonú-Niamey.

9. El ferrocarril cumple una función menos importante en el transporte de tránsito internacional de África central, ya que las redes de ferrocarriles nacionales son limitadas y no están conectadas entre sí. Sólo el Camerún tiene una importante infraestructura ferroviaria, administrada por una empresa privada, la Camrail. El ferrocarril del Camerún no sólo es importante para el transporte interno, sino que también facilita el comercio de tránsito con el Chad y la República Centroafricana.

10. El transporte por vías de navegación interior se utiliza poco en África occidental pese a las posibilidades que ofrece el río Níger. El agua es el segundo modo más importante de transporte de tránsito de la República Centroafricana. La carga de tránsito entre Brazzaville y Bangui puede expedirse por los ríos Congo y Oubangui. Sin embargo, este último es navegable sólo ocho meses al año debido al bajo nivel del agua durante la estación seca.

11. El oleoducto de 1.070 km del Chad a Camerún, financiado por el Banco Mundial, es el principal oleoducto de tránsito de las regiones, y transporta petróleo crudo desde los yacimientos de Doba en el Chad meridional hasta la costa del Camerún. El proyecto, por valor de 4.000 millones de dólares, comprende también tres estaciones de bombeo y la terminal marítima cerca de Kribi en el Camerún<sup>[18]</sup>. Otros países de las regiones tienen redes de oleoductos nacionales.

12. La región tiene varios aeropuertos internacionales importantes, pero todos ellos están situados fuera de los países sin litoral. La quiebra en 2002 de una de las principales compañías aéreas que prestaba servicios a las regiones asestó un duro golpe al transporte aéreo de África occidental y central. Sin embargo, éste se ha recuperado de ese revés, pero el transporte aéreo de mercancías sigue siendo relativamente insignificante debido sobre todo a su costo elevado. No obstante, se prevé que la aplicación plena de la Decisión de Yamoussoukro de 1999 sobre la liberalización de los mercados de transporte aéreo en África tendrá efectos positivos en la conectividad aérea intrarregional e interregional de los países de África occidental y central.

13. África occidental y central está relativamente bien dotada en lo que se refiere al número de puertos marítimos. Las operaciones portuarias de la mayoría de ellos se han dado en concesión a operadores privados, con la esperanza de que así mejore la calidad de los servicios. Los puertos de Abidján (Côte d'Ivoire), Dakar (Senegal), Douala (Camerún) y Tema (Ghana) revisten particular importancia para el comercio de mercancías de los países sin litoral de África central y occidental.

### Cuadro 1

#### Indicadores de la infraestructura de transporte de África occidental y central, 2004

Extensión de las carreteras	670.148 km
Pavimentadas	107.785 km
Sin pavimentar	562.263 km
Extensión de las vías férreas	18.134 km
Extensión de las vías de navegación interior	27.731 km
Número de aeropuertos	621
Pistas pavimentadas	145
Pistas sin pavimentar	476
Número de puertos marítimos	48
Extensión de los oleoductos	12.692 km

*Fuente:* Proinvest, pág. 3<sup>[8]</sup>.

14. Una serie de deficiencias consistentes en una cooperación regional inadecuada, el uso insuficiente de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC) debido a problemas técnicos y de los usuarios, y la escasez de recursos humanos provocan estrangulamientos no físicos que mantienen los costos de transporte exageradamente altos. En particular, los documentos aduaneros no están normalizados y los trámites de frontera son lentos y engorrosos pese a los acuerdos regionales sobre la libre circulación de personas y bienes.

## B. Transporte por carretera

15. El transporte por carretera es el principal modo de transporte para la exportación e importación de bienes de los países sin litoral de África occidental y central. Aunque el ferrocarril puede ser más económico para el transporte a granel de productos regionales fundamentales, como el algodón, la desconfianza respecto de la regularidad de los servicios ferroviarios y los estrangulamientos de capacidad en las terminales, así como los problemas relativos al mal estado de buena parte de la red ferroviaria regional hacen que se prefiera el transporte por carretera, más caro pero más fiable.
16. La densidad y calidad de la infraestructura viaria varía de un país a otro. En general, el estado de las carreteras es mejor en África occidental que en África central. De los países de tránsito, Ghana y Côte d'Ivoire son los que tienen la mejor infraestructura viaria. Antes de que estallaran los disturbios civiles en Côte d'Ivoire, los corredores que atravesaban este país eran los más activos de la subregión.
17. La infraestructura viaria es menos densa y tiene problemas de mantenimiento más graves en África central. El Camerún es el principal país de tránsito para la República Centroafricana y el Chad. Cuatro quintas partes del tráfico de transporte de tránsito de África central discurre por dos corredores de carretera, el Douala-Bangui (1.500 km), que atraviesa el Camerún, y el corredor Douala-Nyamena (2.100 km).
18. Los corredores viarios que pasan por otros países, como el Congo y el Gabón, la República Democrática del Congo, el Sudán, la Jamahiriya Árabe Libia, el Níger y Nigeria, son menos importantes. Sin embargo, esos corredores tienen un gran potencial y pueden no sólo ayudar a los dos países sin litoral a diversificar sus países de tránsito, sino también contribuir a incrementar el comercio y la integración regionales. En particular, la conexión con Nigeria podría ayudar al Chad a reducir los costos de transporte, ya que Port Harcourt (Nigeria) es el puerto marítimo más cercano de Nyamena.
19. Con miras a mejorar la calidad de la infraestructura viaria en África occidental y central, los gobiernos y comunidades económicas regionales, en cooperación con donantes bilaterales y multilaterales, especialmente el Fondo Africano de Desarrollo, han iniciado en los últimos años algunos proyectos nacionales y regionales de rehabilitación de carreteras y facilitación del transporte. Los más destacados de ellos son el proyecto viario de las carreteras Tibiri-Dakoro y Madaaoua-Bouza-Tahoua en el Níger, el programa para el sector del transporte 2000-2008 en Burkina Faso y el proyecto de rehabilitación del corredor Bamako-Dakar por el sur, que se prevé producirán una mejora sustancial de la infraestructura viaria<sup>[3 4 11]</sup>.
20. En determinados corredores de tránsito por carretera se aplican contingentes de distribución de la carga para garantizar que los transportistas de los países sin litoral y los países de tránsito compartan ganancias y beneficios. Normalmente se asignan dos tercios de la carga de tránsito en un puerto a los transportistas del país sin litoral y un tercio a los del país de tránsito.
21. Si bien esos contingentes se fijaron teniendo presente objetivos de desarrollo, como ayudar a mejorar el sector del transporte de los países sin litoral, su aplicación estricta puede crear problemas de eficiencia y tener resultados no deseados. En particular, los contingentes de transporte pueden provocar estrangulamientos de la capacidad de transporte y aumentar los

costos de éste si la oferta, la capacidad y la calidad de los vehículos no son las mismas en el país sin litoral y en el país de tránsito. Por consiguiente, el sistema de contingentes puede resultar económicamente desfavorable para los países sin litoral si los efectos del aumento de los costos de transporte son mayores que los beneficios generados en el sector del transporte.

22. Además de los problemas relativos al estado físico de la infraestructura viaria y a los contingentes de transporte, el transporte por carretera en África occidental y central tropieza con varias otras limitaciones. Un problema fundamental es la antigüedad de gran parte de la flota de camiones y el número creciente de vehículos de segunda mano, que aumentan los costos de explotación y la frecuencia de los accidentes. Además, la mayoría de los vehículos carecen del equipo que puede contribuir a un transporte de tránsito más rápido. Por ejemplo, no pueden precintarse ni conectarse a servicios de información sobre la carga.

23. Los gobiernos están preocupados por el envejecimiento de las flotas de vehículos y han adoptado diversas medidas para poner remedio a la situación. El Gobierno de Malí, por ejemplo, ha establecido un mecanismo de exención fiscal para los vehículos nuevos con el objeto de estimular la renovación de la flota de camiones para el transporte interestatal de mercancías. En el Senegal, el Gobierno prohibió la importación de vehículos de más de cinco años<sup>[3]</sup>, pág. 9]. El Gobierno del Níger, donde se estima que el 80% de los vehículos se hallan en un estado de avanzada depreciación, está recurriendo a incentivos fiscales para alentar a los transportistas a renovar sus flotas<sup>[4]</sup>, pág. 7].

24. Un segundo problema grave es el de la inobservancia generalizada por los transportistas de la reglamentación sobre la carga por eje. Los camiones se sobrecargan para compensar los fletes bajos por tonelada debido a la intensa competencia entre los transportistas, provocada por un exceso de oferta de capacidad de transporte en relación con el volumen de mercancía transportada. Además, el desequilibrio entre la exportación y la importación -por ejemplo las importaciones representan alrededor del 85% del volumen total del transporte hacia y desde los países sin litoral de los Estados de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMOA)<sup>[3]</sup>, pág. 9]- también induce a sobrecargar los camiones que transportan la mercancía importada para compensar el déficit provocado por el volumen insuficiente de la carga de salida a los puertos marítimos. Esta práctica no sólo contribuye al deterioro de la infraestructura viaria sino que también plantea graves riesgos para la seguridad en las carreteras.

25. Sin embargo, los obstáculos más serios para el tránsito rápido de mercancías en las carreteras de África occidental y central son probablemente los numerosos controles de carretera y la concomitante imposición de los *droits de facilitation*. Estos últimos pueden consistir en una variedad de cargas financieras ilícitas, que van desde el pago de peaje en carreteras secundarias pasando por los "derechos de control de documentos" hasta la petición abierta de soborno.

26. Las barreras y otros puestos de control han proliferado hasta tal punto que las paradas involuntarias son muy frecuentes (véase el cuadro 2). Incluso si los peajes extorsionados en cada uno de los puntos de control son relativamente pequeños, el total llega a ser considerable. Desde el punto de vista económico representan una pérdida para la economía del transporte y, además, hacen que el impuesto de tránsito en una carretera de dos pistas en África occidental sea tan caro como en una autopista de cuatro pistas en Europa<sup>[5]</sup>.

**Cuadro 2**

**Frecuencia de los puestos de control en las principales rutas de transporte de tránsito en África occidental**

<b>Recorrido</b>	<b>Distancia (km)</b>	<b>Número de puntos de control</b>	<b>Frecuencia (km)</b>
Lagos-Abidján	992	69	14
Niamey-Uagadugú	337	20	17
Lomé-Uagadugú	989	34	29
Cotonú-Niamey	1.036	34	30
Abidján-Uagadugú	1.122	37	30
Accra-Uagadugú	972	15	65

*Fuente:* OCDE/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest<sup>[5]</sup>, pág. 16].

27. Los esfuerzos por reducir el número de barreras están respaldados por proyectos como el de rehabilitación de carreteras y facilitación del transporte en el corredor Bamako-Dakar por el sur. Uno de los objetivos del proyecto es reducir en un 20% los costos invisibles del transporte limitando los controles a las fronteras y al punto de llegada para el transporte de tránsito efectuado en contenedor, cisterna y, bajo ciertas condiciones, en camiones precintados en el punto de partida. El desembolso del préstamo en el marco de este programa está sujeto a la aplicación comprobada de políticas que reduzcan el número de puntos de control en las carreteras de Malí y el Senegal<sup>[3]</sup>, pág. 10].

**C. Transporte ferroviario**

28. De los 24 países de África occidental y central, 15 tienen ferrocarriles. Sin embargo, de los 5 países sin litoral, sólo 2, Burkina Faso y Malí, disponen de ferrocarril en sus territorios. Las mercancías con destino al Níger, el Chad y la República Centroafricana, o procedentes de estos países, pueden transportarse en corredores combinados de ferrocarril y carretera.

29. Como la mayoría de las vías férreas se extienden perpendicularmente a la costa hacia el interior, sin interconexiones entre ellas, no existen redes de ferrocarriles regionales. Las líneas están destinadas fundamentalmente a la exportación de grandes cantidades de minerales. La mayoría de ellas son de una única vía y las locomotoras funcionan con gasóleo. Además, muchas líneas datan del siglo XIX y se hallan en un estado precario. El material rodante es obsoleto e inadecuado en términos de cantidad y calidad. Además, el poco volumen de la carga de regreso hace que los vagones estén mucho tiempo detenidos en las terminales.

30. Las interrupciones de los servicios ferroviarios por problemas técnicos son comunes. Además, muchos ferrocarriles no son rentables como empresas paraestatales y, por lo tanto, carecen de fondos para el mantenimiento y la prestación de mejores servicios. La poca fiabilidad de los servicios ferroviarios ha hecho que este sector no atraiga a los transportistas. Por consiguiente, la parte correspondiente al transporte ferroviario ha ido disminuyendo en relación con el transporte por carretera.

31. Sin embargo, la privatización de los ferrocarriles y la inversión subsiguiente en material rodante y otros equipos, así como el readiestramiento y la reestructuración del personal abrieron nuevas posibilidades para la rehabilitación y modernización del sector ferroviario.

La privatización de la línea Abidján-Uagadugú en 1995 generó un aumento masivo del tráfico de mercancías. Para el año 2000, alrededor de la mitad de la carga con destino a Burkina desde el puerto de Abidján se transportaba por ferrocarril. Sin embargo, el estallido de disturbios civiles en Côte d'Ivoire tuvo efectos desastrosos para la gestión portuaria. La línea tuvo que cerrarse repetidamente; el tráfico de mercancías disminuyó el 80% entre 2002 y 2003. Aunque las operaciones han reanudado temporalmente, la situación política de Côte d'Ivoire sigue inestable y es difícil asegurar las mercancías<sup>[6]</sup>, págs. 161 y 162].

32. La línea ferroviaria de Dakar a Bamako funciona desde 2003 con arreglo a un contrato de gestión privada que otorga derechos de arrendamiento al consorcio francocanadiense Transrail por un período de 25 años, con una opción de prórroga por otro período de arriendo de 10 años. El consorcio privado se ha comprometido a pagar un canon anual de unos 900.000 dólares a cada país y a hacer una inversión de 72,7 millones de dólares durante un período de cinco años para modernizar el ferrocarril y renovar el material rodante<sup>[7]</sup>. Pese a la obligación del consorcio de mantener el servicio de pasajeros, la Transrail se ha concentrado en el transporte de mercancías, que se multiplicó por seis en un breve período de tiempo. Sin embargo, este progreso se consiguió a expensas de la conexión ferroviaria de numerosas comunidades aisladas, cuyas estaciones se cerraron. Este cierre redujo la actividad económica que se había desarrollado en torno al ferrocarril.

33. La carga de tránsito desde y hacia los países sin litoral de África central también se transporta por un corredor de ferrocarril y vías de navegación interior que abarca el corredor ferroviario congolés de Pointe Noire a Brazzaville (512 km), donde, una vez efectuado el trasbordo de la carga, el transporte prosigue por vías de navegación interior.

34. Aunque anualmente en África occidental y central se transportan por ferrocarril entre 25 y 30 millones de toneladas de mineral, el sector ferroviario cumple actualmente una función sólo limitada como infraestructura de transporte de tránsito. Sin embargo, la creciente demanda de minerales de países asiáticos podría hacer que la rehabilitación de las líneas ferroviarias existentes y la construcción de otras nuevas sea una meta atractiva para la inversión extranjera directa. Se están estudiando varios proyectos para rehabilitar y ampliar las líneas ferroviarias con la financiación de inversores privados locales y extranjeros -por ejemplo, en Ghana, y también el proyecto AFRICARAIL, uno de cuyos objetivos es construir nuevas líneas de doble vía para conectar entre sí los circuitos ferroviarios existentes de Benin, Burkina Faso y el Togo. Una vez terminados, esos proyectos podrían reactivar el sector ferroviario y mejorar marcadamente la situación del transporte de tránsito de los países sin litoral de África occidental.

#### **D. Transporte por vías de navegación interior**

35. Varios países de África occidental y central utilizan el transporte por vías de navegación interior. Sin embargo, el período de navegabilidad de los ríos y lagos se limita a menudo a la temporada de las lluvias. Los períodos de sequía más largos, como consecuencia del cambio climático, podrían acortar aún más los períodos de navegación por las vías interiores en esos países. Además, las vías de navegación interior se utilizan normalmente para el transporte interno, y no como parte de las conexiones del transporte de tránsito internacional.

36. No obstante, la carga de tránsito se sigue transportando por vías de navegación interior en África central, donde el río Congo y sus afluentes, los ríos Oubangui y Shanga, se utilizan para el tráfico de tránsito, y también en combinación con el transporte ferroviario. El tráfico del corredor ferroviario -de navegación interior de Bangui-Brazzaville-Pointe Noire representa actualmente una quinta parte del que se efectúa por el corredor de carretera Douala-Bangui. El corredor combinado de ferrocarril y vías de navegación interior era mucho más activo en los años ochenta, cuando más de la mitad de toda la carga destinada a la República Centroafricana y procedente de ella se transportaba por esa ruta. Sin embargo, la falta de mantenimiento ha mermado fuertemente la capacidad del corredor. Además, también han disminuido la cantidad y la calidad de los servicios de transporte ofrecidos por las embarcaciones y barcas locales. Entre 1985 y 2000 el volumen de la carga disminuyó un 92%, pasando de 223.635 a 18.218 t.

37. El transporte por vías de navegación interior sigue teniendo posibilidades, particularmente en África central. Al ser más económico que el transporte por carretera puede contribuir a reducir los costos de transporte de la República Centroafricana y de las regiones meridionales del Chad. Sin embargo, el uso eficiente de este modo de transporte se ha visto obstaculizado por la insuficiente cooperación entre los países sin litoral y los países de tránsito y por la inestabilidad política de la subregión. Además, para recuperar el volumen de flete de los años ochenta se necesitaría una gran inversión tanto en el equipo de transporte como en el mantenimiento de las instalaciones de las vías de navegación interior.

#### **E. Puertos marítimos**

38. Los Estados costeros de África occidental y central están relativamente bien dotados en lo que se refiere al número de puertos marítimos. Su capacidad de despacho responde en gran medida a la demanda de transporte, y la disponibilidad y el estado técnico del equipo son en la mayoría de los casos superiores al de otros subsectores de transporte. La gestión de casi todos los principales puertos marítimos ha pasado del sector público al privado y varios de ellos están en manos de grandes empresas internacionales.

39. Varios puertos marítimos han invertido últimamente en equipo, lo cual ha contribuido a acelerar el despacho de mercancía y ha hecho más seguro el tráfico de tránsito. Por ejemplo, en febrero de 2006 el puerto de Dakar participó en el ensayo de un nuevo sistema de precintado que se utilizaría en el corredor de 2.700 km de Dakar (Senegal) a Niamey (Níger) vía Bamako (Mali) y Uagadugú (Burkina Faso). Dicho sistema puede aplicarse a camiones con una capacidad de carga de entre 10 y 40 t<sup>[15]</sup>. En el puerto de Abidján comenzó a funcionar el 6 de marzo de 2007 el primer escáner de rayos X de doble túnel y alta energía (6MeV) del mundo. Este escáner, por el que pueden pasar hasta 30 camiones por hora, ayudará a reducir los estrangulamientos en el despacho de aduanas del puerto y acelerar la salida de mercancías<sup>[16]</sup>. El tiempo real de inmovilización de los buques en el puerto, de un mínimo de siete días en la mayoría de los puertos marítimos de África occidental, sigue siendo superior al objetivo fijado de 72 horas<sup>[3]</sup>, pág. 5].

#### **F. Instalaciones en los pasos de frontera**

40. Las formalidades en los pasos de frontera son complicadas y engorrosas, principalmente debido a la multiplicidad de documentos aduaneros y policiales. Cada país utiliza sus propios documentos de tránsito, que no son aceptados por otros. Las ventanillas únicas y las

instalaciones aduaneras conjuntas son más la excepción que la regla. El empleo de la tecnología moderna de la información y las comunicaciones, en particular para la inspección de la mercancía y la reunión y el procesamiento de los datos, sigue siendo limitado o tropieza con problemas técnicos que reducen la eficiencia de los sistemas automatizados de gestión de datos aduaneros, como los cortes de electricidad o los problemas de mantenimiento de las computadoras, así como los problemas relacionados con la insuficiencia de personal cualificado para la reunión y procesamiento de datos computarizados.

41. Los puertos principales tienen instalaciones de almacenamiento y depósito de aduanas para mercancías peligrosas, productos a granel y contenedores. Sin embargo, a menudo surgen problemas en los puntos de trasbordo de los corredores combinados de ferrocarril y carretera, donde la limitada capacidad de despacho de los ferrocarriles y el hecho de no disponer a tiempo de equipo de transporte provoca la retención de mercancías en tránsito. Además, en los pasos fronterizos a menudo no existen instalaciones de estacionamiento seguras para los camiones que cumplan también unos requisitos sanitarios mínimos para los conductores.

### **G. Comercio de tránsito en África occidental y central e inestabilidad política regional**

42. El movimiento seguro y rápido de la carga hacia y desde los países sin litoral, en particular por carretera, ferrocarril y vías de navegación interior, depende de la posibilidad de utilizar libremente y sin trabas la infraestructura de transporte tanto en esos países como en los de tránsito. Los disturbios civiles los levantamientos, y otras formas de inestabilidad política han repercutido y siguen repercutiendo profundamente en el comercio de tránsito de los países sin litoral de África occidental y central.

43. Un obstáculo particularmente grave al comercio de tránsito de la región ha sido la crisis política en Côte d'Ivoire, que ha afectado a las corrientes comerciales de Burkina Faso, Malí y el Níger. Antes de la crisis, más de la mitad del transporte de mercancías con destino a esos países o procedente de ellos se hacía por el puerto de Abidján. La otra mitad se dividía entre Conotú (19%), Lomé (17%), Dakar (11%) y Tema (1%). La situación geográfica y la calidad relativamente buena de la infraestructura de transporte por carretera y ferrocarril de Côte d'Ivoire habían contribuido a establecer esta supremacía regional. Sin embargo, desde el comienzo de la inestabilidad política el comercio de tránsito se ha desviado hacia Tema y Lomé. Entre 2002 y 2003, el tráfico de mercancías en tránsito entre Abidján y los países sin litoral disminuyó el 20% respecto de su nivel inicial. Las operaciones con Burkina Faso han pasado de 390.000 a 15.000 t. Mientras que en 1998 Burkina Faso exportó el 80% de su algodón por Abidján, en 2003 no quedó registrado en el puerto de Côte d'Ivoire ninguna transacción de exportación de ese país<sup>9</sup>, pág. 20]. A la inversa, el volumen de carga entre el puerto de Tema y Burkina Faso y Malí se multiplicó por 8 y por 16, respectivamente, entre 2000 y 2003<sup>10</sup>, pág. 30].

44. Aunque en Côte d'Ivoire se organizaron convoyes de camiones de tránsito escoltados, los transportistas se adaptaron rápidamente a la nueva situación utilizando las rutas que pasaban por Ghana, Benin y el Togo, cuyos Gobiernos cooperaron y facilitaron el despacho de mercancías por sus puertos. La crisis de Côte d'Ivoire demostró la flexibilidad e inventiva del sector del transporte local al adaptarse rápidamente a las nuevas circunstancias y cosechar los beneficios resultantes de las nuevas oportunidades. Además, la crisis tuvo el efecto de reactivar

importantes proyectos de infraestructura en la región y puso de relieve la necesidad de una mayor cooperación e integración regional en el sector del transporte.

### **III. CONVENIOS Y ACUERDOS QUE REGLAMENTAN LA UTILIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO EN RELACIÓN CON EL COMERCIO EN ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL**

45. El uso eficiente por los países sin litoral de la infraestructura de transporte de los países vecinos exige un marco jurídico adecuado. Dentro del contexto regional y bajo los auspicios de la CEDEAO, la UEMOA, la CEMAC y la Organización Marítima del África Occidental y Central (OMAOC), los países sin litoral y de tránsito de África occidental y central han concertado más de 40 convenios y acuerdos regionales, multilaterales y bilaterales sobre cuestiones relativas al transporte y la logística. Esos instrumentos abarcan cuestiones tales como el comercio de bienes y servicios, el acceso a los puertos de tránsito, el transporte de tránsito y la armonización de documentos, tarifas, impuestos y nomenclaturas, así como acuerdos sobre la repartición del mercado y el transporte especializado en camiones.

46. Los tres acuerdos de tránsito multilaterales más importantes de África occidental son el Convenio sobre el transporte por carretera entre Estados (TIE), el Convenio sobre tránsito por carretera entre Estados (TRIE) y el Acuerdo sobre un plan de seguros, la Tarjeta Marrón de África Occidental.

47. Habida cuenta del número de acuerdos y convenios que reglamentan la utilización de la infraestructura de transporte para el tráfico de tránsito en África occidental y central y del grado de superposición entre ellos, su aplicación e interpretación no están exentas de diferencias de opinión. En la práctica se prescinde a menudo de esos instrumentos jurídicos, o se da precedencia a los reglamentos nacionales sobre los acuerdos regionales. Así, el Convenio TIE que se esperaba facilitaría el transporte por carretera garantizando una mayor fluidez del tráfico de tránsito, no ha conseguido reducir el número de barreras en la mayoría de los corredores de tránsito. La aplicación del Convenio TRIE, que debía sustituir los documentos de tránsito nacionales por uno del TRIE, que sería el único documento de tránsito de la CEDEAO, se ha visto plagada de problemas relacionados con la repartición de los ingresos de la venta del documento del TRIE, diferencias relativas al sistema de garantías del TRIE y la renuencia a aceptar documentos de tránsito expedidos por otros Estados miembros, ya que se dudaba de la calidad del sistema de despacho de aduanas de los países asociados. La falta de cooperación y de confianza entre las compañías de seguros es otra razón importante de que no se haya aplicado adecuadamente el plan de seguros de la Tarjeta Marrón de la CEDEAO.

48. En África central se aprobó en la segunda mitad del decenio de los noventa un conjunto de acuerdos sobre el transporte de mercancías por carretera, bajo los auspicios de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC). Esos acuerdos comprenden el Convenio Interestatal sobre el Transporte de Mercancías por Carreteras, un convenio sobre el transporte multimodal entre los Estados y un plan de seguros regional, el régimen de seguros de la Tarjeta Naranja. Sin embargo, pese a esos convenios regionales, los acuerdos bilaterales y los reglamentos nacionales siguen primando sobre los arreglos jurídicos para las actividades de transporte de tránsito en la subregión.

49. Los acuerdos bilaterales entre los países sin litoral de África occidental y central y sus países vecinos de tránsito abarcan la cooperación en todos los modos de transporte y todos los aspectos del transporte de tránsito, incluidas la infraestructura, la coordinación y la facilitación del transporte. En el cuadro 3 se muestra un panorama de los acuerdos de tránsito y transporte bilaterales entre los países sin litoral de África occidental y central y los países de tránsito vecinos.

**Cuadro 3**

**Acuerdos bilaterales entre países sin litoral de África occidental y central y sus países vecinos de tránsito sobre cuestiones del tráfico de tránsito**

	<b>Benin</b>	<b>Côte d'Ivoire</b>	<b>Senegal</b>	<b>Togo</b>	<b>Camerún</b>
Burkina Faso	a, b, c	a, b, c, d	a, b, c	a, b, c	
Malí	a, b, c	a, b, c	a, b, c, d	a, b, c	
Níger	a, b, c, d	a, b, c	a, b, c	a, b, c	
República Centroafricana					a, b, c, d
Chad					a, b, c, d

a = acuerdo portuario; b = acuerdo de tránsito; c = acuerdo de transporte por carretera; d = acuerdo de transporte por ferrocarril.

*Fuente:* N'Guessan N'Guessan. Improvement of transit transport in West Africa. UNCTAD/LDC/003/2, Ginebra, 2003, pág. 18.

50. El grado de aplicación es por lo general más alto en los acuerdos bilaterales que en los multilaterales en África occidental y central, porque los gobiernos tienden a sentirse más obligados por los acuerdos bilaterales. Por ello esos acuerdos priman a menudo sobre los multilaterales. Sin embargo, surgen problemas cuando los acuerdos internacionales entran en conflicto con la legislación nacional.

**IV. INICIATIVAS DE POLÍTICA PARA MEJORAR LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN ÁFRICA OCCIDENTAL Y CENTRAL**

51. Ha habido varias iniciativas regionales para mejorar la disponibilidad y utilización de la infraestructura de transporte de tránsito en relación con el comercio para los países sin litoral en África occidental y central. La mayoría de esas iniciativas están inspiradas en el Plan de Acción a corto plazo de la NEPAD sobre infraestructura y se ajustan al Programa de políticas de transporte para el África subsahariana, concebido conjuntamente por el Banco Mundial y la Comisión Económica para África (CEPA). Las comunidades económicas regionales, como la CEDEAO, la UEMOA y la CEMAC son también importantes instituciones que cooperan con donantes multilaterales y bilaterales, así como con instituciones financieras regionales, en la formulación y aplicación de políticas para mejorar la infraestructura de transporte en África occidental y central.

52. La CEDEAO y la UEMOA están aunando esfuerzos para llevar a efecto el programa de facilitación del transporte por carretera y de tránsito, destinado a mejorar la competitividad de los Estados miembros aumentando la fluidez del comercio regional mediante la mejora de los sistemas de transporte y la eliminación de las barreras no arancelarias. Los componentes del programa se ejecutarán, ensayarán y evaluarán con carácter experimental entre 2004 y 2009. La aplicación completa tendrá lugar en 2009. El programa tiene los siguientes componentes:

- Armonización del Convenio sobre tránsito por carretera entre Estados a fin de preparar el camino para la adopción de un único documento TRIE;
- El establecimiento de observatorios para individuar y desalentar las malas prácticas en los corredores de transporte de tránsito más importantes;
- La creación de puestos fronterizos conjuntos para acelerar los trámites aduaneros en las fronteras;
- La ampliación de la Iniciativa del Banco Mundial sobre la prevención del VIH/SIDA<sup>[17]</sup>.

53. Aunque muchas iniciativas de política de las comunidades económicas regionales encaminadas a mejorar la infraestructura de transporte de tránsito se remontan a su fundación y en el entretanto se han publicado importantes documentos programáticos<sup>[11]</sup>, los progresos en lo que se refiere a la puesta en práctica han sido lentos. Los principales factores que explican ese progreso limitado son la falta de fondos y de recursos humanos, pero también la falta de voluntad política para llevar a efecto y hacer cumplir los programas y acuerdos regionales relativos al transporte de tránsito.

54. Con la fundación en 2005 del Consorcio de Infraestructura para África (ICA) se puso en marcha una nueva iniciativa para acelerar la respuesta a las necesidades de infraestructura urgentes, incluido el transporte de tránsito de los países africanos en apoyo del crecimiento y el desarrollo económicos. El ICA constituye una alianza tripartita entre donantes bilaterales, organismos multilaterales e instituciones africanas<sup>[12]</sup>. Su objetivo es aumentar la eficacia de sus miembros en el apoyo al desarrollo de infraestructura en África aunando esfuerzos en determinadas esferas, como el intercambio de información, el desarrollo de proyectos y las buenas prácticas.

55. El ICA aborda los obstáculos tanto nacionales como regionales al desarrollo de infraestructura, prestando especial atención a la infraestructura regional, habida cuenta de los desafíos particulares que se plantean a ese nivel. Sin embargo, como la mayoría de los servicios de infraestructura se tratan a nivel nacional, en los presupuestos nacionales y marcos de ejecución nacionales, el ICA intervendrá también a nivel de país. Además, las cuestiones críticas de la armonización tienen que estudiarse a nivel nacional.

56. El ICA no es un organismo de financiación; se considera más bien una plataforma para recabar más financiación de donantes con destino a proyectos y programas de infraestructura en África, en particular para la ejecución de proyectos regionales en el marco del Plan de Acción a corto plazo de la NEPAD. Entre octubre de 2005 y junio de 2006 se prometió financiación para 11 proyectos de dicho Plan de Acción por un total de 764,3 millones de dólares. Alrededor

del 60% de esos fondos se empleará en la región de la CEDEAO para actividades que abarcan la construcción de carreteras y el transporte y seguridad aéreos, así como proyectos de facilitación del transporte.

## **V. EL CAMINO POR RECORRER**

57. La rehabilitación, modernización y expansión de la infraestructura de transporte son condiciones indispensables para el desarrollo de los países sin litoral de África occidental y central y para la integración económica y el adelanto de las regiones.

58. El logro de este objetivo exige la aplicación de varias iniciativas de política, medidas prácticas y reglamentos técnicos, entre ellos los que se describen a continuación.

### **A. Fomento de la capacidad**

59. Es preciso mejorar e incrementar la capacidad humana e institucional para gestionar el desarrollo, la utilización y el mantenimiento de la infraestructura de transporte en los países sin litoral y en los países de tránsito de África occidental y central. A este respecto es de importancia decisiva contar con suficiente financiación. Ahora bien, en lugar de utilizar al máximo sus limitados recursos, los gobiernos deberían elaborar marcos jurídicos y reglamentarios prácticos y factibles que permitieran al sector privado, tanto local como extranjero, participar con su competencia técnica y su capacidad de financiación y gestión de proyectos, y facilitar la inversión del sector privado a largo plazo en infraestructura de transporte.

### **B. Estrategias de infraestructura de transporte nacionales y regionales**

60. Los gobiernos deben formular estrategias de infraestructura de transporte a largo plazo que tengan objetivos a corto y mediano plazo y mecanismos de aplicación incorporados. Los aspectos de la cooperación y el desarrollo regionales deben formar parte de esas estrategias desde el mismo comienzo y no añadirse al último momento. Las comunidades económicas regionales como la CEDEAO, la UEMOA y la CEMAC deben desempeñar mejor sus funciones de coordinación y cooperación regionales sobre la base del principio de la subsidiariedad, según el cual las comunidades económicas regionales no intervienen a menos que sus medidas sean más eficaces que las adoptadas a nivel nacional o local. A la inversa, los Estados que son miembros de las comunidades económicas regionales deben reforzar sus compromisos en relación con esos órganos regionales y tener la voluntad política de aplicar las decisiones adoptadas por ellos y dentro de ellos.

### **C. Desarrollo equilibrado y complementario de los subsectores del transporte**

61. El desarrollo equilibrado y complementario de los subsectores del transporte por carretera y por ferrocarril, así como la expansión y modernización de los puertos marítimos, en consonancia con el crecimiento de la demanda de servicios de transporte, deberían formar parte integrante de las estrategias de infraestructura de transporte nacionales y regionales. En particular, los subsectores que tienen un enorme potencial de transporte pero que han sido descuidados durante largos períodos, como el de los ferrocarriles, deben rehabilitarse y ampliarse donde sea económicamente apropiado (por ejemplo, para el transporte regular de larga distancia

de productos básicos a granel). El paso del transporte por carretera al transporte ferroviario de una parte importante de los servicios de transporte de tránsito ayudaría también a reducir el desgaste excesivo de la red viaria existente provocado por camiones que infringen las normas sobre la carga por eje.

#### **D. Modernización del equipo de transporte**

62. Los gobiernos deben promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre especificaciones técnicas del equipo de transporte a fin de mejorar la regularidad y la fiabilidad del transporte, así como su seguridad y eficiencia. Esas medidas han de complementarse con incentivos fiscales que estimulen la renovación y sustitución de los medios de transporte existentes por un equipo más moderno y más eficiente. La reducción de los derechos de aduana sobre vehículos de transporte nuevos y piezas de recambio podría ofrecer incentivos fiscales y estimular la aplicación de políticas de sustitución de vehículos. Además, los países sin litoral de África occidental y central también necesitan equipos de transporte más especializados, por ejemplo, camiones frigoríficos para el transporte de bienes perecibles como hortalizas, frutas y carne. Por último, la modernización del equipo de transporte móvil tiene que complementarse con la creación de una red de instalaciones de servicios y mantenimiento adecuadas.

#### **E. Participación del sector privado en la dotación y mantenimiento de la infraestructura del transporte**

63. Como los gobiernos de los países sin litoral y de tránsito de África occidental y central tienen serias limitaciones financieras, humanas e institucionales, deben revisar su enfoque del desarrollo y la modernización de la infraestructura de transporte. Sobre la base de los marcos existentes en materia jurídica, de inversión y normativa, deberían adoptar una actitud más favorable hacia la participación del sector privado, tanto nacional como extranjero, en la dotación y mantenimiento de la infraestructura de transporte y permitir a los inversores aportar su capital, iniciativa empresarial, competencia técnica operativa y conocimientos especializados a esas actividades. La provisión y el mantenimiento de la infraestructura de transporte por empresas privadas no entraña necesariamente la propiedad privada de esa infraestructura. La participación del sector privado en el desarrollo y funcionamiento de la infraestructura de transporte puede adoptar diversas formas que van desde servicios de contratación y funciones de gestión, pasando por la privatización de los derechos de desarrollo, incluida la adjudicación de concesiones y contratos de construcción, explotación y retrocesión, hasta la cesión parcial y completa<sup>[13]</sup>, págs. 137 y ss.].

#### **F. Medidas de facilitación del comercio**

64. La facilitación del comercio abarca una amplia gama de medidas encaminadas a simplificar, armonizar y normalizar los procedimientos relativos al movimiento transfronterizo de mercancías, incluidos los aspectos aduaneros, normativos, de seguros y de banca, y otras medidas que repercuten en dicho movimiento de mercancías. En cuanto a los países sin litoral, un objetivo principal de la facilitación del comercio es lograr un despacho más fluido de la mercancía en tránsito.

65. Tanto los países sin litoral como los de tránsito de África occidental y central deberían poner particular empeño en la simplificación, armonización y normalización de los

procedimientos administrativos y legales relativos a los trámites aduaneros, de tránsito y portuarios a nivel regional. La utilización de sistemas de gestión de la información sobre la carga puede también facilitar y acelerar el movimiento físico de la carga de tránsito. Además, llegar a soluciones de avenencia sobre las cuestiones que entorpecen la aplicación estricta de los acuerdos de tránsito regionales concertados, como el Convenio sobre tránsito por carretera entre Estados, facilitaría mucho la aplicación de esos acuerdos y, por ende, el transporte de tránsito.

66. Una infraestructura de transporte moderna y eficiente puede contribuir notablemente al desarrollo económico de los países sin litoral al facilitar su participación beneficiosa en el proceso de globalización, así como al mejorar su competitividad internacional y ampliar su posible papel de receptores de la inversión extranjera directa. El cumplimiento íntegro y rápido de los objetivos y compromisos del Programa de Acción de Almaty por los países en desarrollo sin litoral y sus países vecinos de tránsito, en cooperación con sus asociados para el desarrollo, brinda a los países sin litoral de África occidental y central la oportunidad de avanzar en la mejora de la infraestructura de transporte y el tráfico de tránsito en las subregiones. Sin embargo, además de la financiación e inversión necesarias para la puesta en práctica de estrategias de infraestructura de transporte nacionales y regionales, la voluntad política de los gobiernos de los países sin litoral y de los países de tránsito de África occidental y central de solucionar problemas de tránsito de larga data es un requisito indispensable para que esos esfuerzos se vean coronados por el éxito.

## Notas

- <sup>1</sup> Benin, Burkina Faso, Cabo Verde, Camerún, Chad, Congo, Côte d'Ivoire, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Liberia, Malí, Mauritania, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Sierra Leona y Togo.
- <sup>2</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, parte X: Derecho de acceso al mar y desde el mar de los Estados sin litoral y libertad de tránsito, 10 de diciembre de 1982.
- <sup>3</sup> Fondo Africano de Desarrollo. Programme d'aménagement routier et de facilitation du transport sur le corridor Bamako-Dakar par le Sud : rapport d'évaluation, 2005.
- <sup>4</sup> Fondo Africano de Desarrollo. Projet d'aménagement des routes Tibiri-Dakoro et Madaoua-Bouza-Tahoua: rapport d'évaluation, 2005.
- <sup>5</sup> En 2005, un camión con remolque de gran tonelaje pagaba un peaje de 293 euros por un recorrido de 1.369 km de carretera entre Bruselas y Barcelona, es decir, 22 euros por 100 km. En el año 2000, un transportista que hacía el recorrido de 1.245 km en la ruta de Bamako a Dakar tenía que pagar entre 17 y 20 euros por 100 km, o sea un total de entre 211 y 249 euros<sup>9</sup>, pág. 16].
- <sup>6</sup> OCDE. Perspectives économiques en Afrique 2005/06: Burkina Faso.
- <sup>7</sup> U.S. & Foreign Commercial Service y U.S. Department of State: Senegal: French-Canadian consortium to operate Dakar-Bamako train, 2003.
- <sup>8</sup> Proinvest/Krief Consultants: Transport sector profile - West and Central African countries. París, 2005.
- <sup>9</sup> OCDE/Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest: Atlas régional des transports et des télécommunications dans la CEDEAO, 2005.
- <sup>10</sup> Carana Corporation/USAID: Impact du Transport et de la Logistique sur la Concurrence Commerciale de Mali, 2004.
- <sup>11</sup> Véanse los documentos sobre el Programme de Transport Routier Régional de la CEDEAO, Abuja 2002, o el Programme Régional de Facilitation des Transports et Transit Routiers de l'Afrique de l'Ouest, elaborado conjuntamente por la UEMOA y la CEDEAO en 2003.
- <sup>12</sup> Los miembros del ICA son los siguientes: Donantes del G8, el Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo, la Unión Europea, el Banco Europeo de Inversiones y el Banco de Desarrollo del África Meridional. Los observadores del ICA son: la Unión Africana, la secretaría de la NEPAD, la CEDEAO, la SADC, la Autoridad Intergubernamental para el Desarrollo, el MECAFMO y la Comunidad del África Oriental.
- <sup>13</sup> Un análisis más pormenorizado de la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura figura en el documento de la UNCTAD "Comparative experiences with privatization: Policy insights and lessons learned". Nueva York/Ginebra, 1995.

---

<sup>14</sup> Programa de Acción de Almaty. Atención a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Anexo del Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito. Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003, A/CONF.202/3.

<sup>15</sup> Transit Routier: La caravane test du système de grille plombé (Sgp) lancée hier. *Le Soleil*, Dakar, 14 de febrero de 2006, [http://www.lesoleil.sn/article.php3?id\\_article=7779](http://www.lesoleil.sn/article.php3?id_article=7779).

<sup>16</sup> World of expertise: Inspection of goods: Start of operation of the 1<sup>st</sup> X-ray scanner for the container controls at the Abidjan port authority-Ivory Coast. 21 de marzo de 2007, <http://www.bureauveritas.com/webapp/servlet/RequestHandler?mode=displayArchiveDetail&contentID=83369&nextpage=ViewArticle.jsp>.

<sup>17</sup> World Bank: Taming HIV/AIDS on Africa's Roads. SSATP Note 35, mayo de 2003.

<sup>18</sup> Banco Mundial: Proyecto de explotación petrolífera y construcción de un oleoducto Chad-Camerún, <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/AFRICANEXT/EXTRE/GINI/EXTCHADCAMPIPELINE/0,contentMDK:20516072-menuPK:843292-pagePK:64168445-piPK:64168309-theSitePK:843238,00.html>.

-----