

## Proiectul marocan pentru o linie ferată de mare viteză TGV, în valoare de 1.8 miliarde €, generează opinii divergente



Marocul va fi prima țară atât din zona Africană cât și din cea Arabă care va construi o linie ferată de mare viteză (HSR), însă atenția a fost polarizată de prețul ridicat, de 20 miliarde dihrami (1.8 miliarde €).

Guvernul Marocan, desigur, declară costurile ca fiind justificate. Argumentul este că atunci când se vor inaugura

cei 350 de kilometri ai liniei de mare viteză dela Tanger la Casablanca, în decembrie 2015, va avea loc o infuzie vitală în economia acum slăbită.

Ministrul transporturilor Karim Ghelab declara că linia de mare viteză va furniza “o valoare mai mare pe termen lung a investiției” decât opțiunea mai ieftină de actualizare a liniilor vechi. Liniile de mare viteză, declară Ghelab, “au fost caracterizate de aspecte economice ce depășesc mult avantajele liniilor clasice de cale ferată”.

De asemenea Ghelab afirma că finanțarea liniilor de mare viteză nu se va constitui într-o povară asupra bugetului marocan. El a declarat că 920 milioane €, din cele 1.8 miliarde € vor veni prin donații din Franța și din Statele Arabe. Guvernul Marocan va contribui cu 414 milioane € în vreme ce Fondul pentru Dezvoltare Economică și Socială Hassan al II lea va furniza alte 86 milioane €.

“În total, pe parcursul a șase ani, 800 milioane dihrami din fondul public de investiții se vor îndrepta anual înspre proiectul liniei de mare viteză, ceea ce reprezintă numai 1.4% din bugetul general de investiții al statului”, a afirmat Ghelab.

Fără îndoială că proiectul se va constitui într-o diferență dramatică în ceea ce privește eficiența liniilor de cale ferată. Durata călătoriilor între Tanger și Casablanca va scădea de la 5h 45m la 2h 10m, accelerând schimburile comerciale și viteza de deplasare a numărului, aflat în creștere, de turiști care vizitează țara. O noua linie de 200 km va fi construită între Tanger și Kénitra, în vreme ce linia existentă între capitala economică a Marocului - Casablanca și Kénitra va fi adaptată pentru trenurile de mare viteză. Există de asemenea planuri pentru extinderea schemei la sud de Casablanca și Marrakesh, ca parte a planului guvernamental marocan de actualizare a 1500 km de linii ferate până în 2035. Pe liniile noi și actualizate vor

circula 15 garnituri de mare viteză TGV, achiziționate de la compania franceză Alstom Transport cu 400 milioane €.

Cu toate acestea proiectul are mulți oponenți care argumentează că sumele uriașe implicate în acest proiect ar fi fost mai bine folosite pentru atenuarea problemelor sociale adânc înrădăcinate. Lahcen Daoudi, secretar general al Partidului Justiției și Dezvoltării, a declarat pentru Magarebia.com: “ Aș dori să văd reacția celor săraci, care au nevoie de utilitățile de bază pentru a trăi, când o să le spunem că le vom construi un tren de mare viteză ... aceste clase sociale se vor simți marginalizate dacă o să dezvoltăm anumite lucruri în detrimentul altora.”

În schimb Lahcen Daoudi a sugerat canalizarea fondurilor înspre extinderea autostrăzilor și îmbunătățirea infrastructurii de comunicații, în special în zona rurală.

“Nu putem să ne afundăm brațul în buzunarul public pentru un serviciu de cale ferată cu valoare adăugată limitată. Costul este atât de ridicat încât vom plăti această datorie pe un termen lung. Statul va trebui să eșaloneze proiectul pe parcursul mai multor ani. Atingerea termenului limită în 2015 va fi dificilă,” a declarat pentru Magarebia.

Un alt membru influent al taberei anti – HSR este Ismail Tahiri, editorul ziarului Fadaa al-Boughaz din Tanger. Resi recunoaște că “va reduce distanțele, în mod special pentru oamenii de afaceri, între centrul economic ce va fi creat în Tanger, la Marea Mediterană și capitala economică de la Casablanca ...”, el a fost împotriva noi linii de mare viteză motivând că ar “tensiona economia națională “.

“Construcția acestui proiect este un lux, având în vedere că va costa 20 miliarde de dihrami,” a scris Tahiri. “Aceste sume ar trebui cheltuite pe proiecte mult mai vitale pentru cetățeni, ca educația, sănătatea și infrastructura ... Cum poate fi dus la bun sfârșit un astfel de proiect într-o țară unde rata analfabetismului este de 30% și unde 2 milioane de elevi părăsesc anual școala; o țară care a fost clasată a 106-a din 126 în indexul UNESCO referitor la dezvoltarea educației?”

Economistul Hachimi Mounir a fost de acord că proiectul TGV este un “proiect de lux”, de vreme ce există priorități mult mai semnificative, ca de exemplu combaterea șomajului și reducerea inechităților sociale. El a subliniat că țări mai bogate decât Marocul au decis să-și amâne parte din planuri datorită situației economice globale.

O perspectivă mult mai detașată și mai puțin pasională a argumentelor pro și contra dezvoltării a venit din partea Dr. Torben Hovald, consilier economic al Agenției Europene de Căi Ferate, cadru didactic la Universitatea Oxford.

Dr. Hovald a spus că analiza sa asupra efectelor HSR în alte țări sugerează că proiectul ar putea veni cu beneficii economice puternice. Cu toate acestea, numărul de pasageri care folosesc linia ar trebui să atingă nivelul superior înainte ca beneficiile economice să surclaseze costurile ridicate.

În 2008, un studiu al Comisiei Europene asupra HSR concluziona: "... numai împrejurări excepționale (o combinație între costuri de construcție scăzute și o mare economie de timp) ar putea justifica o linie de mare viteză la un nivel de trafic sub 6 milioane de pasageri pe an, la începutul anului; cu costuri specifice de construcție și economii de timp, ar fi foarte probabil necesară o cifră de minimum 9 milioane de pasageri pe an."

Bazându-se pe aceste calcule ale Comisiei Europene, linia Tanger – Casablanca s-ar justifica pentru că ar fi utilizată de 10 milioane de pasageri.

"Investiția în legături îmbunătățite de transport sau în alte zone este în ultimă instanță o decizie politică," a spus Dr. Hovald "dar analiza noastră sugerează că Marocul și-ar putea-o permite. O contra întrebare este dacă Marocul și-ar putea permite să nu investească în îmbunătățirea infrastructurii de transport. Cred că proiectul va reprezenta valoare pentru bani deoarece, după toate aparențele, va fi un factor de sprijin a diferitor sectoare economice. Un aspect cheie este potențiala contribuție pozitivă la transportul de marfă prin capacitatea suplimentată a liniilor convenționale."

Transportul rapid al volumelor mari de mărfuri a devenit o chestiune din ce în ce mai importantă în Maroc, de la deschiderea complexului portuar Tangier Med în 2007. Volumele de mărfuri și pasageri tranzitând segmentul înspre Casablanca au crescut. Aproape 70% din traficul de mărfuri se desfășoară acum între Kénitra și Casablanca precum și în jur de 50% din traficul de pasageri.

Conform Băncii Africane pentru Dezvoltare, graficul HSR va disponibiliza capacitate, permițând transportul non-stop de mărfuri între Tanger și Casablanca.

"Alte beneficii ale liniei de mare viteză vor include facilitarea deplasării turiștilor, ceea ce ar duce la creșterea sumelor cheltuite de aceștia," a declarat Dr. Hovald. "Este, de asemenea, și un mod indirect de adresare a problemei analfabetismului, a șomajului și sărăciei, a căror existență a fost un argument major împotriva finanțării HSR."

Reducerea anticipată a timpilor de călătorie între Tanger și Casablanca de la 5h45 min până la 2h10 min este comparabilă cu cea înregistrată în ultimele trei decenii între perechi de orașe europene legate prin HSR. Spre exemplu, durata călătoriei între Madrid și Sevilla în 1977 era de 6h 08m, redusă la 2h20m în 2007. Paris–Marsilia dura 6h33m în 1977, redusă la 3h în 2007. Timpii comparativi de la Roma la Florența erau de 2h57m în 1977 și 1h 32m în 2007. (De asemenea, Köln–Frankfurt a fost redus de la 2h20m până la 52m, iar Paris-Bruxelles Midi de la 2h 20m până la 1h 22m).

"Efectul legăturilor prin linii de mare viteză poate fi substanțial," a spus Dr. Hovald. "Este resimțit în comportamentul de călătorie, care înregistrează o creștere în

segmentul călătoriei pe liniile ferate. Un bun exemplu în sensul schimbării obiceiurilor de călătorie este linia de mare viteză între Madrid și Barcelona.”

El a adăugat:” Sunt și alte beneficii economice directe, ca de exemplu schimbările economice semnificative din zona Lille, în nordul Franței, ca urmare a inaugurării TGV Nord în anii 90.”

Dr. Hovald a declarat că argumentele în favoarea “beneficiilor economice extinse” ale liniilor de mare viteză trebuie evaluate pentru fiecare caz în parte. El a definit beneficiile economice extinse ca fiind ”dincolo de cele incluse în analizele de costuri-beneficii ale transportului în sensul economiilor de timp, îmbunătățirii siguranței și capacității suplimentare”.

Dr. Hovald a afirmat că sursele de beneficii economice suplimentare ale HSR includ (1.) Efecte asupra coagulării economice (grupare a afacerilor). (2.) Intensificarea concurenței în interiorul diferitor sectoare economice. (3.) Piețe ale muncii mai bine conectate.

“În context marocan, dintre aceste surse, cea mai probabilă ar fi aglomerarea economică în nord unde Tanger, cu zona portuară importantă, va fi legată mai îndeaproape și mai rapid conectată de Casablanca, în calitatea acesteia de capitală economică.

*Autor: David W. Smith, tradus de Ioana Giurgiuman*