

---

# DOSSIER

## LA PROBLEMÀTICA DEL TRANSPORT INTERNACIONAL ALS PAÏSOS DEL MAGRIB

*Aquest document reproduïx la contribució presentada per Abdeladim Benallegue (excap de gabinet del ministre de transports d'Algèria i actualment expert independent) durant el seminari REG-MED sobre « Les condicions per a assegurar un transport multimodal eficaç a la Mediterrània », organitzat pel CETMO els dies 3 i 4 de març de 2004 a Casablanca.*

*El document constitueix una contribució a la presa de consciència de la problemàtica del transport internacional de mercaderies als països del Magrib i de la particularitat de les relacions d'aquesta regió amb la resta del món i més concretament amb Europa.*

*El transport internacional multimodal constitueix una condició d'integració a les zones de lliure intercanvi per optimitzar els costos logístics, factors de competitivitat internacional. El document remarca els principals paràmetres d'aquesta activitat i mostra els punts comuns i les divergències entre els països magribins com a resposta als principis de facilitació i d'organització dels fluxos del transport, del seu control i dels mecanismes previstos per assegurar la regulació de les seves activitats. D'altra banda, planteja una sèrie de recomanacions per millorar la situació i prendre part en el procés de posada en marxa de la zona de lliure intercanvi euromediterrània. La presentació està estructurada en funció dels modes carretera, ferroviari i multimodal.*

### 1. Els aspectes del transport per carretera

#### 1.1. Situació del transport per carretera als països del Magrib

El transport per carretera té un paper dominant a l'interior dels països del Magrib. La situació d'aquest mode es caracteritza en l'àmbit de cadascun d'aquests països per:

- la posada en funcionament d'una reestructuració de l'economia del transport i de profundes reformes en el camp de la desmonopolització i de la liberalització de les activitats de transport, i donar pas d'una regulació pública a una regulació de mercat;
- l'adopció de noves regles de funcionament del mercat dels transports a partir de la creació de funcions i de la professió de comissionat de transport com a organitzador del mercat;
- la presa en consideració de la preocupació del desenvolupament del transport internacional i la posada en funcionament de les eines, mecanismes i procediments que faciliten la circulació de béns i persones.

Aquestes accions positives de liberalització de les iniciatives al camp del transport per carretera tenen un impacte limitat sobre les activitats de transport per carretera internacional que són encara molt marginals en l'àmbit dels països del Magrib. Aquesta situació és motivada en particular per l'estructura del comerç exterior, dominat per les operacions d'importació/exportació per via marítima, a través dels ports. El transport marítim és, de fet, preponderant de llarg en els intercanvis exteriors d'aquests països.

Cal remarcar, d'altra banda, que el pas de la regulació administrativa a la regulació econòmica no ha estat acompanyada de mesures de suport i adaptació a les noves exigències. Així, per exemple:

- la formació professional en el camp de les activitats de transport no disposa d'un programa específic adaptat a la nova conjuntura;
- el control del compliment de la reglamentació no s'ha implantat de forma objectiva, rigorosa i contínua;
- la inversió en el transport de mercaderies, en particular internacional, no s'ha beneficiat de mesures incitatives que en permetin el desenvolupament;
- les empreses de transport per carretera presenten importants insuficiències en matèria de mida i d'estructura en els costos. Estan, concretament, sotmeses als problemes de l'emigració clandestina, del tràfic de droga, i dels elevats costos del pas marítim i portuari.

L'absència d'autèntiques empreses de transport de mercaderies dotades de personal qualificat que pugui ocupar-se del transport internacional ha induït a una concurrència per part dels operadors estrangers, millor estructurats i grans coneixedors de la cadena dels transports.

## 1.2. Les relacions intramagribines

La Convenció magribina de transport per carretera i de trànsit de mercaderies i de viatgers, firmada el 1990, constitueix un marc per, d'una banda, preparar el terreny per a la facilitació de la circulació de béns i persones entre els països de l'UMA i, d'altra banda, la creació de societats comunes de transport de viatgers i de mercaderies.

Aquest marc jurídic és efectivament en aplicació sobre el terreny. En espera de la reapertura de la frontera algeromarroquina, únicament els tres països Algèria, Tunísia, Líbia es beneficien de les seves disposicions.

Aquesta Convenció presenta disposicions molt interessants pel fet de no preveure cap contingent de vehicles o en tonatge de mercaderies. Els transportistes dels països de l'UMA poden realitzar operacions de transport d'anada i tornada amb carregament sense condicions particulars. Els vehicles no són sotmesos a cap pagament de cànon o de taxa en les relacions bilaterals entre els països de l'UMA. D'altra banda, la Convenció no imposa cap restricció particular pel que fa al flux financer com a resultat de les activitats dels transportistes.

En el cas del trànsit, els transportistes d'un país del Magrib amb destinació a un altre país del Magrib, via un tercer país de la mateixa àrea, estan subjectes al pagament de taxes que graven als transportistes nacionals.

Tenint en compte la disponibilitat d'aquest marc general i de la constatació dels beneficis que produeix sobre el terreny, incumbiria als poders públics (mandataris) estendre'n els efectes i traduir concretament la voluntat de construir un espai econòmic magribí sense traves de cap tipus.

Els mecanismes d'aplicació d'aquesta Convenció haurien de motivar als operadors a desenvolupar-ne les relacions i a crear un espai de cooperació per preservar els interessos de la regió i atenuar els efectes de la concurrència d'operadors estrangers, els quals s'instal·len progressivament com a conseqüència de l'apertura de les economies dels països del Magrib.

Els intercanvis entre aquests països i la resta del món han d'estar organitzats al voltant dels avantatges que puguin sorgir de la posada en comú de les capacitats operacionals de cadascun dels països.

## 1.3. Les relacions euromagribines

Els tràfics generats pel comerç exterior dels països del Magrib amb Europa constitueixen la part més gran dels moviments internacionals. Són executats per diverses vies i mitjans i són coberts per diferents textos jurídics d'àmbit internacional.

El transport per carretera en aquest marc és regit per la Convenció de transport internacional per carretera (TIR), la qual és una convenció duanera sobre els transports.

Aquesta Convenció té per finalitat:

- facilitar els moviments de mercaderies en trànsit a través de la simplificació de procediments duaners;
- limitar la durada de les immobilitzacions dels vehicles a les fronteres, i contribuir a un trànsit de temps curts i a una reducció dels costos de transport;
- ajudar per a l'acceleració dels temps d'encaminament de mercaderies;
- contribuir a la descongestió de ports, que han de ser una zona de trànsit i no d'estacionament, i fer el pagament dels drets de duana al destí final.

Els tres països (Algèria, Tunísia, el Marroc) han ratificat la Convenció TIR des de fa uns quants anys. Tot i això, la Convenció no té el mateix nivell d'aplicació en cadascun dels països.

Els països del Magrib estan igualment afectats per les convencions europees que reglamenten les operacions de transport, a causa de la introducció dels seus vehicles en territori dels països d'aquesta zona.

Les disposicions imposades als transports realitzats per vehicles que provenen de les parts no contractants de les convencions europees tenen relació amb:

- la legislació social: edat dels conductors, temps de conducció (període de conducció diari i setmanal), interrupcions de conducció, temps de descans;
- l'obtenció de les autoritzacions d'accés fronterer i de circulació sota l'empara d'acord bilateral o de dret comú;
- la dotació dels vehicles amb equips de control i de seguiment de la seva evolució;
- la documentació que acompanya al vehicle a presentar a requeriment de les autoritats;
- l'equip de control embarcat.

S'ha de reconèixer que el transport internacional per carretera no rep una empenta particular de desenvolupament per part dels poders públics dels països del Magrib.

Tot i que els procediments d'exportació són més lleugers que els d'importació, cal destacar que les operacions de transport internacional per carretera estan condicionades per nombroses limitacions que es caracteritzen per:

- la posada en funcionament d'una manera molt limitada de la Convenció TIR als països del Magrib (absència total a Algèria);
- únicament el Marroc i Tunísia s'han adherit a la CMR;
- absència (Algèria) o debilitat (Tunísia) de l'associació que garanteix el reagrupament dels operadors de transport internacional per gestionar els carnets TIR i constituir una garantia per a les operacions sota el règim d'aquesta convenció des del punt de vista de les autoritats duaneres;
- formació insuficient pel que fa transport internacional al marc operatiu de les empreses del Magrib;
- falta de conformitat tècnica dels vehicles amb les normes internacionals en vigor (Algèria);
- absència de mercat exterior per a l'exportació de mercaderies generals (Algèria) que pogués justificar la instal·lació d'empreses de transport internacional per carretera *ad hoc*;
- estructura del comerç exterior orientada exclusivament cap a la importació (Algèria) amb cap coordinació de les operacions de preencaminament per als importadors que, per preocupació per reduir la responsabilitat sobre la cadena logística, prefereixen confiar el conjunt de les operacions al proveïdor;
- travessia marítima important per vincular les destinacions/orígens de l'exportació/importació;
- contenització que presenta més flexibilitat de gestió de les operacions de trànsit en comparació amb els vehicles per carretera;
- situació dels ports no preparats per rebre el tràfic de vehicles (àrees d'estacionament i/o de pagament dels drets de duana);
- no-adequació o insuficiència de capacitat dels vaixells que operen als ports del Magrib en el transport de vehicles per carretera;
- activitat de les professions auxiliars molt modesta o inexistent;
- dificultats per a l'obtenció dels visats per als conductors professionals;
- falta de domini de les formalitats de pas fronterer;
- submissió dels vehicles al control tècnic a cada pas fronterer;
- mecanisme i procediments de pesatge no normalitzat que provoquen la repetició innecessària del procés de pesatge de vehicles.

## 1.4. Recomanacions

Des del punt de vista de la coordinació de les operacions i de la facilitació dels procediments, sembla oportú formular les següents recomanacions concernents tant als països del Magrib com als països europeus origen o destinació de la mercaderia o del trànsit:

1. Donar coherència (harmonització) als dispositius jurídics i operacionals nacionals amb els imperatius que emanen de les convencions i de les regles en vigor en el si dels països, de la regió o en l'àmbit internacional.
2. Preparar als operadors que han d'intervenir en l'execució del transport internacional per carretera a través d'una assistència tècnica específica principalment europea.
3. Promoure l'associació entre els operadors de transport internacional de mercaderies del Magrib i els europeus.
4. Augmentar la seguretat de la circulació, regular les condicions de treball en el transport per carretera (en primer lloc, les dels conductors professionals), posada en funcionament de les mesures que assegurin el respecte de les regles corresponents.
5. Adaptar els permisos de conduir nacionals a les especificacions del transport internacional (contingut, modalitats de les proves, condicions per a l'obtenció del permís) i preparar al personal que intervé en la cadena de transport.
6. Posada en marxa d'un dispositiu convencional de manera que les inspeccions i els controls físics als punts de pas fronterers siguin substituïts per la verificació de documents i certificats internacionals normalitzats amb la finalitat que les mesures de control exigides que s'apliquen als conductors, als vehicles i a les mercaderies siguin efectuades en el lloc d'origen o de destinació.
7. Fer que els països europeus adoptin dispositius de facilitació de lliurament de visats als conductors professionals.

## 2. Els aspectes del transport ferroviari

El transport ferroviari segueix essent a avui un monopoli de les empreses públiques malgrat que en l'actualitat estan en funcionament accions per a que sigui possible la concessió de la xarxa als operadors independents i/o privats. Programes de reforma han estat endegats en els tres països amb la finalitat de separar la infraestructura de l'explotació.

El mode ferroviari presenta diferents handicaps en l'àmbit de la intermodalitat. Al Marroc, excloent Casablanca per a les mercaderies diverses i Safi i Jarf Lasfer per als grans, els altres ports no estan enllaçats amb el ferrocarril. Aquest no és el cas de Tunísia i d'Algèria, els ports dels quals estan majoritàriament enllaçats amb el ferrocarril.

L'exigència de celeritat per a les operacions de càrrega i descàrrega dels vaixells fa prioritària les evacuacions de les mercaderies cap als magatzems, plataformes d'emmagatzemament i els encaminaments cap a les destinacions finals per carretera.

El ferrocarril no podrà integrar-se a la cadena de transport d'un mode vàlid llevat que les operacions de càrrega i de descàrrega s'efectuïn directament sobre el vagó i que el seu encaminament s'operi en el destí de les zones enllaçades.

L'estratègia en la matèria ha d'integrar les operacions ferroviàries en el procés general, sobretot per a la realització de les plataformes logístiques enllaçades i implantades de forma seriosa.

### 2.1. Tràfic magribí

La xarxa ferroviària del Magrib està constituïda per una infraestructura que connecta als tres països Algèria, Tunísia i el Marroc i que donen servei a gran part dels ports i de les zones de residència i d'activitat importants de la regió.

El tràfic entre els tres països, interromput entre Algèria i el Marroc des de 1994, s'efectua des de 1967 sota el règim de la Convenció de Transport Ferroviari Magribí (CTFM). El tràfic ferroviari és escàs a causa del nivell reduït del comerç entre aquests països.

La xarxa magribina pertany al marc dels corredors de transport euromediterrani. La realització de l'enllaç fix a través de l'estret de Gibraltar permetrà la interconnexió a la xarxa europea via Espanya.

Els tres països magribins són, de fet, membres de la COTIF els annexos del qual tracten especialment sobre el transport de matèries perilloses RID. Aquesta Convenció no s'ha aplicat fins a la data entre els països magribins. Caldria transposar la reglamentació COTIF i RID a la reglamentació nacional i fer que aquestes siguin aplicables, d'una banda, al tràfic nacional i substituir la COTIF per la CTFM, d'altra banda.

## 2.2. Tràfic Magrib-Europa

Les relacions dels països magribins han de creuar necessàriament el mar Mediterrani; la posada en funcionament de la COTIF exigeix, doncs, una forma imperativa per a la inscripció de línies marítimes a continuació de les línies ferroviàries, disposició prevista per la Convenció. Actualment, cap tràfic ha pogut fer-se sota l'empara d'aquesta Convenció per les raons següents:

- El Marroc no ha pogut inscriure línies en el marc de la COTIF per causa que el tràfic via Espanya s'ha vist perjudicat per la incomprensió de les autoritats espanyoles en relació amb el trànsit cap a altres països i que les autoritats franceses no han autoritzat l'enllaç Casablanca-Marsella.
- Algèria no ha pogut inscriure línies internacionals sota el règim de la COTIF per causa que cap operador marítim no ha considerat pertinent inscriure una línia marítima com prolongació d'una línia ferroviària als dos extrems (previ i posterior encaminament).

## 2.3. Recomanacions

El transport ferroviari -què podria haver constituït l'entramat de les relacions magribines i euromagribines pels avantatges que presenta en matèria de costos, de respecte a l'entorn i de seguretat- no és operatiu.

Sembla pertinent concentrar-se en la problemàtica de la promoció i del desenvolupament d'aquest mode de transport sota la perspectiva de la inscripció de la xarxa com a eix de servei regional i de cooperació entre les dues ribes de la Mediterrània.

## 3. El transport multimodal i la cadena logística entre les dues ribes de la Mediterrània

Aquest tipus de transport està poc desenvolupat i és pràcticament inexistent en els transports interiors. Aquesta situació és el resultat de l'absència d'una visió global:

- No-normalització de les unitats de càrrega als ports, aeroports i estacions ferroviàries.
- Desconeixement dels avantatges que presenta el transport de punta a punta per als importadors, que continuen confiant en la majoria de casos el transport de les seves mercaderies als proveïdors.
- Dèbil reglamentació de les professions dels actors de la cadena multimodal.
- Dèbils serveis ferroviaris als ports.
- Insuficient contenització de les mercaderies que poden ser transportades per contenidors.
- Embús dels ports provocat per l'absència de fluïdesa de la circulació per carretera als hinterlands.
- Subexplotació dels equipaments per a la manipulació de la càrrega internacional a les estacions de carretera i ferroviàries.
- Informacions insuficients de la documentació i els procediments.
- Incoherència dels programes de treball entre els diferents actors de la cadena de transport.
- Absència de capacitat de recepció extraportuària (ports secs).
- Absència de motivació i competència dels diferents esglaons de la cadena (principalment comissionats i altres auxiliars).

### 3.1. Recomanacions

Seria interessant proposar les següents accions de cara a contribuir a la superació de les limitacions que s'oposen a la posada en funcionament d'un marc operatiu de cooperació a la regió i de la posada en

funcionament dels instruments de reequilibrament de les relacions comercials entre les dues costes de la Mediterrània. Es tracta concretament de:

1. Desenvolupar plataformes logístiques multimodals en el si dels països magribins i integrar les darreres tecnologies en matèria de transport, de manutenció, d'emmagatzemament, i concentrar els fluxos en alguns nusos (plataformes principals o *hub*) curosament seleccionats i localitzats amb seny per descongestionar els ports i garantir una millor fluïdesa durant el trànsit portuari.
2. Posada en funcionament de centres logístics extraportuaris i incentivar els ports magribins a desenvolupar les plataformes logístiques extraportuàries per a posicionar-se en referència a la competència, en especial els operadors internacionals que s'instal·len progressivament a cadascun dels països i instauren una penetració del mercat cada cop més intensa.
3. Posada en funcionament d'un marc jurídic que permeti disposar d'un interlocutor únic responsable de l'execució del conjunt de les operacions físiques de principi a final.
4. Adoptar condicions uniformes d'assegurances per cobrir als operadors de transport.
5. Harmonitzar els sistemes d'intercanvi de dades informàtiques entre els diversos actors (duanes, carregadors, transportistes, bancs,...).
6. Normalitzar els equipaments (contenidors, palets, vagons, vehicles).
7. Crear empreses de transport internacional de mercaderies dotades de material normalitzat i de personal competent, regular la professió i atorgar un marc de respecte de les regles.
8. Incentivar el reagrupament d'empreses de transport internacional a fi de millorar la competitivitat, incrementar el percentatge de mercat i facilitar-ne l'establiment a Europa.
9. Desenvolupar l'associació entre empreses magribines i europees i permetre la facilitació de l'accés a la xarxa internacional de transport.
10. Desenvolupar de forma integral serveis auxiliars, en particular les assegurances especialitzades en transport internacional de mercaderies, a fi de poder oferir productes integrats a preus competitius.
11. Estimular el recurs als serveis d'oficina de verificació professional per controlar la càrrega i les especificacions tècniques dels equipaments.
12. Millorar el comportament dels principals actors de la cadena, en particular de la duana així com dels estibadors, per a una millor organització de les operacions de manutenció i dels rendiments de tractament de la mercaderia durant el trànsit portuari.
13. Reforçar la posició del transport ferroviari a la cadena de transport porta a porta per reduir els costos, per limitar la saturació de les infraestructures per carretera i autopistes i per reduir els problemes del medi ambient.
14. Estimular als clients industrials i grans carregadors a instal·lar-se en zones accessibles per via fèrria per poder fer us d'aquest mode fàcilment.
15. Desenvolupar una xarxa d'infraestructures integrades euromediterrànies per a la millora de l'eficàcia del transport multimodal a escala regional.
16. Promoure la formació en l'àmbit del transport, especialment el multimodal, per a un millor reconeixement de la capacitat professional a Europa dels operadors mediterranis.
17. Crear i generalitzar una especialitat de transport internacional de mercaderies en el si dels centres de formació per a les professions del sector.
18. Formar i reciclar als conductors dels països de la costa sud amb la finalitat de facilitar-los-hi la circulació a Europa i garantir les activitats d'alt valor afegit associades al transport com els processos duaners, les relacions amb els clients, la cerca de càrrega per al recorregut en buit.
19. Harmonitzar el conjunt del marc jurídic relatiu al transport multimodal euromagribí.
20. Crear, equipar i dotar un Institut d'estudi per al desenvolupament del transport.