

## PROJECTE INFRAMED

### "Resum executiu"

---

---

#### PREÀMBUL

El 28 de novembre de 1995, l'Unió Europea, els seus membres i 12 països mediterranis declaraven solemnement a Barcelona llur intenció d'establir entre ells un partenariat durador i estable per consolidar en la Mediterrània la pau i l'estabilitat, fundada en el progrés econòmic, el diàleg, la comprensió i el respecte mutus. En el terreny dels transports, la declaració de Barcelona assenyala, en particular, "la importància de desenvolupar i de millorar les infraestructures, inclòs mitjançant l'establiment d'un sistema eficaç de transport...".

En aquest contexte de reforç de la cooperació EuroMediterrània, i en un marc més ample, els Ministres de Transports de la regió mediterrània i dels Estats membres de la Unió Europea es van trobar a la Conferència sobre els Transports en la Mediterrània, celebrada a Lisboa els dies 23 i 24 de gener de 1997. Durant aquesta conferència, van afirmar llur voluntat de reforçar la cooperació pel desenvolupament d'una xarxa multimodal de transport en la regió, integrada en les xarxes transeuropees.

La 3a. Conferència Paneuropea de Transports a Helsinki ha permès proposar un marc de treball centrat al voltant del concepte de Corredors prioritaris de transport, reprenent els treballs que ja estaven fets dins del marc Euromediterrani, en particular aquells del Grup de Transports en la Mediterrània Occidental (GTMO).

#### Les reunions del GTMO

A nivell de la Mediterrània Occidental, les discussions estan més avançades i l'establiment de la cooperació ha permès de concretar de manera més detallada aquests Corredors. El GTMO va celebrar tres reunions plenàries a París, Rabat i Madrid, així com seminaris temàtics a Marsella (portuari i terrestre), Màlaga (aeri) i Rabat (recerca).

Al final d'aquestes reunions i seminaris es va decidir, entre altres, retenir com a corredors prioritaris:

- l' Autopista de la Unitat Magribina;
- el tren transmagribí;
- l'arc llatí;
- la xarxa de plataformes multimodals portuàries i aeroportuàries i llurs connexions amb les infraestructures terrestres;
- les xarxes necessàries per l'harmonització i l'eficàcia del control aeri;
- l'enllaç fix a través de l'Estret de Gibraltar.

Un cert nombre d'eixos prioritaris, sense tenir en compte les infraestructures, han estat igualment retinguts per així facilitar els intercanvis:

- millora de la qualitat de servei;
- rehabilitació i adaptació de les infraestructures portuàries;
- nou sistema de control aeri a les normes europees;
- procediments administratius i duaners;
- millora de l'intermodalitat;
- formació i transferència de tecnologia.

## **PRESENTACIÓ DE L'ESTUDI INFRAMED**

En aquest contexte, el GTMO ha posat en marxa un estudi (finançat per la DG VII/CE) sobre les necessitats en infraestructures de transport dels sis països de la Mediterrània Occidental (INFRAMED) que ha permès, als països del sud de la Mediterrània Occidental, proposar un cert nombre de projectes prioritaris d'interès comú. L'estudi es concentra sobre les infraestructures de transport dels països del sud i la seva coherència amb la xarxa transeuropea. L'estudi parla específicament sobre les infraestructures que participen en el desenvolupament dels intercanvis internacionals entre els països de la Mediterrània Occidental (intercanvis nord-sud / sud-nord, i sud-sud). Aquestes infraestructures s'inscriuen en el marc del funcionament dels corredors que han estat definits per la zona i de les prioritats del Partenariat.

L'estudi s'ha desenvolupat en tres fases:

- En la primera fase, es tracta de descriure l'estructura existent dels sectors de transports de la Mediterrània Occidental i també de construir la base de dades necessària per a la resta de l'estudi.
- La segona fase se centra en la definició d'escenaris econòmics i de transports que serveixen per al marc general de les projeccions de fluxos i l'anàlisi de les necessitats d'infraestructures.
- La tercera fase de l'estudi INFRAMED ha tractat de projectar els fluxos internacionals de transport a la zona de la Mediterrània Occidental i, després, d'analitzar les necessitats d'infraestructura que són resultat d'aquests fluxos. Aquesta fase es basa en els resultats de les dues fases precedents, i en els treballs del GTMO (en particular, del grup ad hoc) i en els diferents documents de planificació nacionals i internacionals (sobretot, als països portuaris, els estudis transmagribins i els estudis per a l'enllaç fix).

## **ANÀLISI DE LES NECESSITATS D'INFRAESTRUCTURES I CONCLUSIONS**

L'estudi ha permès avaluar la progressió dels fluxos a la Mediterrània Occidental. Ha revelat la importància que té per a la construcció de l'associació euromediterrània el fet de construir cadenes de transports ràpides i fiables per a les mercaderies d'alt valor afegit i determinats productes alimentaris. A més, ha identificat unes altres necessitats específiques. Finalment, també ha revelat que els fluxos internacionals als principals eixos terrestres continuen essent modestos en comparació amb els fluxos anteriors.

Sobre la base d'aquestes projeccions, s'han definit les principals necessitats d'infraestructures. Després s'han analitzat els projectes presentats en el grup ad hoc, i alguns més, aplicant-hi el sedàs dels criteris del GTMO (7 dels 9 criteris s'han revelat útils). Després s'han classificat els projectes en uns quants grups.

El primer grup es refereix als projectes que responen a una necessitat immediata d'infraestructures i que tenen com a objectiu principal facilitar els intercanvis euromediterranis i la participació en l'enfortiment de les relacions entre totes dues ribes:

- terminal de contenidors i condicionament EDI/VTS al port de Radés;
- terminal de contenidors a Alger (+ EDI);
- projectes de VTS i EDI a Alger i Casablanca;
- connexió a la xarxa ferroviària del port de Radés;
- modernització i igualació amb els estàndards europeus dels sistemes de navegació aèria;
- autopista Tànger - Sidi El Yamani;
- plataforma TIR a prop de Tànger;
- terminal aèria de càrrega d'Alger.

Dins d'aquest grup s'ha distingit un projecte l'objectiu principal del qual és facilitar els intercanvis euromediterranis i la participació en l'enfortiment de les relacions entre totes dues ribes, però que requereix informació complementària (implicació dels socis privats) a fi de poder escollir entre dues opcions:

- extensió del port de Tànger o nou port de Tànger.

En el segon grup, s'han ajuntat els projectes que serveixen de suport per a facilitar la integració magribina (Corredor Transmagribí) i que respon a una prompta necessitat d'infraestructures (amb transits nacionals majoritaris):

- primera fase dels projectes d'autopista de l'"Autoroute de l'Unité Maghrébine" (trams de més circulació, sovint entorn de les grans ciutats, o bé entre grans ciutats properes) a tots tres països;
- primera fase dels projectes ferroviaris del ferrocarril magribí de Tunis (trams de més circulació, sovint a prop de les grans ciutats) a tots tres països.

El tercer grup ha estat constituït per projectes d'ordenació del territori, amb participació en el desenvolupament econòmic i que poden tenir un impacte en els transports de la regió:

- cinturó del litoral mediterrani al Marroc (que també s'inscriu en un marc de consolidació de les relacions Algèria - Marroc - Espanya);
- línia ferroviària Tourirt - Nador;
- port de transbordament de cereals de Jen Jen;
- autopista Casablanca - El Jedida;
- autopista Tunis - Bizerte;
- doble via de la línia ferroviària Tunis - Sousse.

En aquest grup s'han distingit els projectes que participen en el desenvolupament econòmic de caràcter urbà:

- xarxa d'autopistes del cinturó de Casablanca (que també incideix a aconseguir

- més fluïdesa dels fluxos en la AUM);
- metro d'Alger;
- línia ferroviària de rodalia al sud de Tunis.

S'ha distingit un projecte l'objectiu principal del qual és facilitar els intercanvis euromediterranis i la participació en la consolidació de les relacions entre totes dues ribes, però que requereix informació complementària i un enfocament concertat amb uns altres projectes (inserció de l'enllaç fix en les programacions d'infraestructures ferroviàries espanyoles i marroquines i enllaç amb el port de Tànger):

- enllaç fix a través de l'estret de Gibraltar.

S'han presentat uns altres projectes, però tenien un caràcter menys prioritari. Per tant, haurien de ser programats per a fases posteriors (per a l'any 2005 o després del 2010) i requereixen estudis complementaris.

S'ha presentat una avaluació global de les possibilitats de finançament. Però, per a cada cas, caldria efectuar una anàlisi més detallada dels beneficis per a cada classe d'usuari, i dels mitjans per a fer-los contribuir, a fi de poder definir les millors articulacions en cada cas.

Més enllà d'aquestes inversions en infraestructures, el sistema de transport magribí milloraria molt l'eficàcia si es prengué un nombre determinat de mesures funcionals o d'organització, sobretot en relació amb l'articulació dels modes, els transits portuaris, els transits de frontera i, en general, la gestió de les informacions i dels documents necessaris.