Marocco: Mohammed VI il costruttore, 22 anni di progetti

Autore : Redazione Arabia Felix

Data : 30 Luglio 2021

Festa del Trono a Rabat senza manifestazioni pubbliche per via del Covid-19

Lo chiamano Mohammed VI il costruttore per i suoi 22 anni di progetti e di cantieri avviati per modernizzare il Marocco.

È così che viene celebrata oggi, 30 luglio, la Festa del Trono a Rabat, senza manifestazioni pubbliche a causa del Covid-19. Sono innegabili, gli immensi progressi compiuti, da poco più di due decenni, dal Regno.

Un Marocco trasformato da riforme a tutti i livelli, da progetti, infrastrutture e, soprattutto, ancora dalla volontà di proiettarsi verso un futuro più prospero.

Con la liberalizzazione della sua economia, dove abbiamo visto l'istituzione di incentivi per attirare investitori, la firma di accordi di libero scambio, l'apertura a nuovi mercati, soprattutto in Africa, il regno di re Mohammed VI è anche quello di grandi progetti di strutturazione che portano allo sviluppo.

Non sono mancate grandi trasformazioni in tutti i settori. Spinti da una visione reale molto ambiziosa e di lungo periodo, tutti gli attori nazionali hanno contribuito allo sviluppo di grandi progetti e al potenziamento di molte attrezzature.

Dal 2007, il Marocco ha speso, in media ogni anno, più di 42 miliardi di dirham per le sue infrastrutture, 15 miliardi di dirham/anno, 1980 e 1990, 32 miliardi di dirham negli anni 2000.

I suoi criteri infrastrutturali gli consentono di avvicinarsi all'ambizione inesorabilmente di fare del Regno un *leader* del continente africano. Precursori, lungo il percorso, di questa riscoperta africanità, il ritorno all'Unione Africana e l'adesione del Marocco all'ECOWAS.

Il Paese, infatti, capitalizzando le proprie esperienze nello sviluppo delle infrastrutture, sta diventando un punto di riferimento internazionale e intende esportare il proprio *know-how*, in particolare nel resto del continente. Ciò richiede la costruzione di attrezzature atte a sviluppare l'attività economica, ma anche la capacità di realizzare grandi progetti all'estero.

Inoltre, a livello locale, è naturale che progetti su larga scala abbiano potuto prendere forma e perché dalla sua ascesa al trono, il re Mohammed VI abbia posto il Marocco in una visione a lungo termine.

Se da un lato si è cercato di sviluppare dotazioni di base, come l'accesso all'acqua, l'elettrificazione o la densificazione della viabilità su tutto il territorio, si assiste alla realizzazione di progetti tanto spettacolari quanto benefici, che fanno del Marocco una roccaforte del continente e un'interfaccia con l'Europa. Aggiungendo assi come le infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime o aeree a energia verde.

Di tutti questi siti, il porto di Tanger Med è, inconfutabilmente, un progetto gigantesco. Lanciato nel 2007, ha richiesto 78 miliardi di dirham di investimenti pubblici e privati.

Le sue capacità sono eccezionali: 9 milioni di *container*, 7 milioni di passeggeri, 700.000 camion TIR, Transit International Routier, o anche più di un milione di veicoli per l'esportazione. Tanger Med, inoltre, ha consentito lo sviluppo di 6 zone industriali e logistiche, che si estendono su una piattaforma di 1.600 ettari, con la fabbrica Renault come locomotiva.

Grazie a Tanger Med, secondo la classifica annuale UNCTAD, il Marocco è incluso, da diversi anni, nella top 20 mondiale per connettività logistica. Tanger Med completa una rete portuale di 38 porti, di cui 13 dedicati al commercio estero, e le sue 750 società attive, costituiscono la prima zona franca industriale in Africa.

In questa proiezione, tutto sarà rafforzato e modernizzato nel quadro della National Port Strategy per il 2030. Tra le altre priorità, il nuovo porto di Safi, Nador West Med o quello di Kénitra Atlantique, che dovrà accompagnare l'ingresso in produzione dell'impianto PSA.

In quindici anni, Dakhla e Laâyoune sono diventate l'incarnazione del successo del nuovo modello di sviluppo delle province meridionali, ma anche il fascino dell'offensiva diplomatica del regno, che ha incoraggiato diversi Paesi recentemente venuti a stabilirsi in queste città sahariane.

Con il suo porto che prende forma giorno dopo giorno, Dakhla rivoluzionerà il trasporto del commercio mondiale da e per l'Africa e, nei suoi obiettivi, sosterrà lo sviluppo economico, sociale e industriale regionale in tutti i settori produttivi: pesca, agricoltura, estrazione mineraria, energia, turismo, commercio, industrie manifatturiere, ecc..

Per quanto riguarda il trasporto aereo, lato aeroporti, l'ultimo decennio è stato caratterizzato dalla politica Open Sky: i 18 aeroporti del Marocco, di cui 16 internazionali, luoghi di affari del mondo, sono oggi serviti da una moltitudine di compagnie internazionali.

Per quanto riguarda la componente infrastrutturale, sono stati completati diversi progetti che hanno consentito l'esercizio di nuove piattaforme a Fès Saiss, Marrakech Menara, Beni Mellal e Rabat Salé in particolare.

La rete stradale non fa eccezione. Indispensabile per lo sviluppo del Paese e per un'equilibrata pianificazione territoriale, ha subito, da diversi anni, un significativo potenziamento. Ora conta più di 60.000 km. Le autostrade, +2000 km, giocano un ruolo fondamentale nello sviluppo del Paese.

Pertanto, attualmente, il 60% della popolazione è direttamente collegato a questa rete e l'85% vive a

meno di un'ora da un'autostrada. Allo stesso modo, tutte le città con più di 400.000 abitanti sono connesse alla rete autostradale e nuove sezioni sono regolarmente messe in servizio da Autoroutes du Maroc, ADM.

In questa dinamica di investimento, mettiamo nel paniere i binari della ferrovia. La Linea ad Alta Velocità, LGV, è uno dei più grandi progetti del decennio. Con tale progetto, lanciato nel 2011, il Marocco è diventato il primo Paese africano a lanciare un treno da 320 km/h sulla propria rete ferroviaria. Esso ha richiesto 12 viadotti, 169 ponti stradali e ferroviari e più di cento opere idrauliche, per un investimento inizialmente stimato in 20 miliardi di dirham.

Entro il 2035, il piano generale indica che il progetto si estenderà tra Agadir e Oujda, anche attraverso Marrakech e Fez. L'attuale rete ferroviaria, 2.110 km di linee e 120 stazioni, gestita dalla sola ONCF viene regolarmente ristrutturata e ammodernata.

I principali piani di investimento consistono nel raddoppiare, o addirittura triplicare, i binari intorno a Casablanca ai fini della capacità di accoglienza e dei tempi di percorrenza.

L'altro grande programma del decennio è, senza dubbio, quello delle energie rinnovabili, tra cui la titanica costruzione della centrale solare di Noor. Ad aprile, il re Mohammed VI ha dato il tono per l'avvio dei lavori di costruzione della centrale elettrica di Noor Ouarzazate IV, l'ultima tappa del più grande complesso di energia solare del mondo.

Gli obiettivi del Regno in questo ambito sono molto ambiziosi: il 42% del *mix* energetico da fonti rinnovabili entro il 2020 e il 52% entro il 2030! Per raggiungere tale obiettivo, è prevista una capacità totale aggiuntiva minima di 3.000 MW nel 2020 e di 6.000 MW entro il 2030, suddivisa tra solare, eolica e idroelettrica.

Partire in questa fase equivale ad aver toccato solo il 10% della pianificazione territoriale, come sono state le conquiste di 22 anni di regno, e come sono i siti.