



**PREVISIÓN DE DESARROLLO**  
**DE INFRAESTRUCTURAS EN EL**  
**REINO DE MARRUECOS**  
**HORIZONTE 2024**

Autor / Author:  <b>Ahmed Amine Zanane</b>	Fecha / Date:  <b>Junio 2015</b>
Director / Supervisor:  <b>Profesor Fidel Chaparro</b>	Nº páginas / N° pages:  <b>143</b>
Departamento / Department – Máster / Master:  <b>E.T.S.I. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS MÁSTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL</b>	
Universidad / University:  <b>UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA</b>	
Palabras clave / Keywords: <b><i>infrastructure; economic investments; Construction industry.</i></b>	



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**  
MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL





**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**  
MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL





### **AGRADECIMIENTOS**

Mi agradecimiento fundamental a los que viven todos los procesos de mi vida, mi familia: A mi papá, Don Noreddine Zanane, y a nuestras productivas charlas y consejos útiles de vida, donde muchas veces me refugié plácidamente.

A mi mamá Doña Soumia Redouane, quien me crio e hizo de mí un hombre apoyándome emocionalmente para estudiar y alcanzar metas.

A mi futura esposa Yasmine Massis por su apoyo incondicional estando siempre allí cuando hacía falta.

A mi hermana Zineb Zanane por quererla mucho.

A D. Fidel Chaparro por su tiempo y su ayuda con el fin de obtener el mejor resultado .

A todos mis profesores de la Universidad politécnica de valencia.

A todos mis compañeros del Master en especial Anass Lobayed, a sus preguntas, inquietudes y exigencias, que tanto me han enseñado.



## **RESUMEN**

En el presente trabajo fin de Máster de gestión y planificación en ingeniería civil se analizará la situación hasta la actualidad de todo tipo de infraestructuras en el Reino Marroquí, todos los sectores principales pilares de la economía marroquí ; sector primario, secundario y terciario, seguida de una previsión de las necesidades de infraestructuras del Reino de Marruecos , en la próxima década 2024, se analizarán los planes estratégicos públicos y privados de desarrollo de las mismas y estimarán las inversiones necesarias, así como el desarrollo económico asociado a las mismas, haremos una integración de las necesidades con los planes actuales para determinar escenarios más previsibles y por último una estimación de las cantidades a invertir en infraestructuras la próxima década.



**ÍNDICE**

**1. CAPITULO I: INTRODUCCION**

1.1 PRESENTACION DEL REINO DE MARRUECOS.....	12
1.1.2 INFORMACIÓN GENERAL.....	12
1.1.3 INDICADORES SOCIALES.....	13
1.1.4 GEOGRAFÍA.....	14
1.1.5 ESTRUCTURA DE PIB.....	14
1.1.6 COYUNTURA ECONÓMICA.....	14
1.1.7 POLITICA.....	17
1.2 ANTECEDENTES.....	18
1.2.1 INFRASTRUCTURAS PORTUARIAS.....	19
1.2.2 INFRASTRUCTURAS DE FFCC.....	19
1.2.3 INFRASTRUCTURAS DE PRESAS .....	19
1.2.4 INFRASTRUCTURA AUTOPISTAS.....	20
1.3 ALCANCE.....	20
1.4. OBJETO.....	21
1.5. OBJETIVO DEL TRABAJO.....	21
1.6. METODOLOGÍA.....	21

**2. CAPITULO II: ESTADO ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL REINO DE MARRUECOS.**

2.1 SERVICIOS URBANOS.....	23
2.1.1 AUTOPISTAS.....	23
2.1.2 FERRO-CARRIL.....	26
2.1.2.1 RED ACTUAL EN EL REINO DE MARRUECOS.....	26
2.1.2.2 CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TREN.....	27



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**  
MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



2.1.2.3 PROYECTOS EN CURSO.....	28
2.1.3 AEROPUERTOS.....	28
2.1.4 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA.....	33
2.1.5 SEÑALIZACION VIAL.....	34
2.2. HIDRAULICAS.....	35
2.2.1 PRESAS.....	35
2.3. EDIFICIOS PUBLICOS.....	38
2.3.1 HOSPITALES.....	38
2.4 DIVISION TERRITORIAL.....	39
2.5 MEDIO AMBIENTE.....	40
2.6. INDICADOR ECONÓMICO.....	40
2.6.1 EL CRECIMIENTO DEL PIB.....	40
2.6.2 EL CONSUMO, LA INVERSIÓN Y EL AHORRO.....	41
2.6.3 EL DESEMPLEO.....	41
2.6.4 FINANZAS PÚBLICAS.....	42
2.6.5 DEUDA.....	42
2.6.6 COMERCIO EXTERIOR.....	43
2.7. SECTOR PRIMARIO.....	43
2.7.1 AGRICULTURA.....	44
2.7.2 PESCA.....	44
2.8. SECTOR SEGUNDARIO.....	45
2.8.1 MINERÍA.....	45
2.8.1.1 LOS RECURSOS MINERALES.....	46
2.8.2 INDUSTRIA.....	46
2.8.3 CONSTRUCCION.....	50
2.8.4. SECTOR ENERGETICO.....	51
2.8.4.1 RECURSOS ENERGÉTICOS DE LA ELECTRICIDAD.....	51



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**  
MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



2.8.4.2 DISTRIBUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN.....	51
2.8.4.3 ENERGIA RENOVABLE.....	52
2.8.4.3.1 DISTRIBUCIÓN.....	53
2.8.4.3.2 TRANSPORTE.....	53
2.8.4.3.3 ENERGÍA SOLAR.....	54
2.8.4.3.4 ENERGÍA EÓLICA.....	55
2.9 SECTOR TERCIARIO.....	56
2.9.1 TURISMO.....	56
2.9.2 TELECOMUNICACIONES.....	57
2.9.3 INTERNET.....	57
2.9.4 E-COMERCIO.....	57
2.9.5 TRANSPORTE.....	57
<b><u>3. CAPITULO III: PREVISION DE EVOLUCION ECONOMICA DEL REINO DE MARRUECOS PARA LA PROXIMA DECADA 2024.....</u></b>	<b>58</b>
<b><u>4. CAPITULO IV: PLANES DE EVOLUCION ECONOMIA DEL REINO DE MARRUECOS PARA LA PROXIMA DECADA.....</u></b>	<b>61</b>
4.1. VIVIENDA.....	64
4.1. INFRAESTRUCTURAS.....	64
<b><u>5. CAPITULO V: ANALISIS COMPARATIVO EN EL ENTORNO.....</u></b>	<b>66</b>
5.1.1 PRESENTACION DE AFRICA.....	67





5.1.2 ENTORNO NATURAL.....	67
5.1.3 REGIONES FÍSICAS.....	67
5.1.4 DRENAJE Y RECURSOS.....	67
5.1.5 CLIMA.....	68
5.1.6 FLORA.....	69
5.1.7 FAUNA.....	69
5.1.8 RECURSOS MINERALES.....	70
5.1.9 ETNIAS.....	70
5.2 DESARROLLO ECONÓMICO.....	73
5.2.1 AGRICULTURA.....	74
5.2.2 BOSQUES Y PESCA.....	75
5.2.3 MANUFACTURA.....	75
5.2.4 ENERGÍA.....	75
5.2.5 TRANSPORTES.....	76
5.2.6 COMERCIO.....	76
5.3 RANKING DE PAISES AFRICANOS.....	76

**6. CAPITULO VI: PREVISION DE LAS INFRAESTRUCTURAS A DESARROLLAR**

6.1 ESTRATEGIA DE AEROPUERTOS.....	113
6.2 ESTRATEGIA PORTUARIAS Y MARITIMAS.....	116
6.2.1 PORTUARIAS.....	116



6.2.1.1 APROXIMACION METODOLÓGICA PARA LA ELABORACION DE LA ESTRATEGIA NACIONAL.....	116
6.2.1.2 CLASIFICACION DE LA ESTRATEGIA POR POLOS.....	117
6.2.1.3 FINANCIACION DE LA ESTRATEGIA PORTUARIA.....	124
6.3 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL SECTOR VIAL.....	125
6.4 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL FFCC.....	125
6.4.1 MARCO Y OBJETIVOS .....	125
6.4.2 DATOS GENERALES.....	126
6.4.3 REFORMA INSTITUCIONAL.....	126
6.4.4 PROYECTO DE LÍNEA A GRAN VELOCIDAD.....	127
6.4.5 REHABILITACIÓN DE LAS LÍNEAS DE FERROCARRIL.....	127
6.4.6 ACOMPAÑAMIENTO DEL DESARROLLO SECTORIAL, ECONÓMICO Y SOCIAL DEL REINO.....	127
6.4.7 SEGURIDAD DE LOS PASOS FERROVIARIOS.....	128
6.4.8 ESTACIONES FERROVIARIAS.....	129
6.5 HIDRAULICAS.....	130
6.5.1 PLANIFICACION DE AGUAS.....	130
6.6 ENERGIAS.....	135
6.6.1. PROGRAMA DE ENERGÍA SOLAR.....	136
6.6.2. PROGRAMA ENERGÍA EOLICA.....	136
6.6.3. PROYECTOS HYDROELECRTICOS.....	137
6.6.4 MEDIO AMBIENTE.....	138
<b><u>7. CAPITULO VII: CONCLUSION.....</u></b>	<b>140</b>
<b><u>8. CAPITULO VIII: BIBLIOGRAFÍA.....</u></b>	<b>143</b>



# **1. CAPITULO I: INTRODUCCION**



## **1.1 PRESENTACION DEL REINO DE MARRUECOS**



### **1.1.2 información general:**

El Reino de Marruecos está situado en el extremo noroeste del continente africano. Borneado por el Mar Mediterráneo al norte y el Océano Atlántico al oeste, se encuentra separado de Europa por el estrecho de Gibraltar y sus países vecinos son: por el norte España, Argelia al este y por el sur Mauritania. Tiene una extensión de 712.550 km<sup>2</sup> y su capital es Rabat. Casablanca es la ciudad más grande de Marruecos, así como su principal puerto y es considerada el centro económico y comercial de Marruecos, mientras que la capital política es la ciudad de Rabat. Los principales ríos del país son: Draâ, Sebu, Muluya, Oum Errabia, Tensift, Suss y Lukkus.

Nombre Oficial: Al Mamlaka al Magribiyya (Reino de Marruecos)

Superficie: 712.550 km<sup>2</sup> .

Población: 32.187.000 hab. (Estimación 2011, Plan, Gobierno de Marruecos)

Capital: Rabat

Capital económica: Casablanca

Idioma: Árabe y Amazigh (oficiales), Francés y español

Religión: 99,4% musulmanes, 0,4% cristianos, 0,1% judíos.

Moneda: Dirham marroquí (DH). (1 € = 11 DH)



Forma de Estado: Monarquía constitucional democrática, parlamentaria y social.

### **1.1.3 Indicadores sociales:**

La población marroquí comprende fundamentalmente dos etnias, la árabe y la bereber. Estos últimos, de raza blanca y cuyo origen se desconoce, fueron los primeros pobladores de Marruecos. Los árabes se establecieron en Marruecos en el siglo VIII, provenientes de Arabia. Actualmente existen tres grupos principales (Masmuda, Sanhaya y Zenata), que se expresan en diferentes dialectos bereberes. Junto al bereber, el árabe clásico es idioma oficial de Marruecos. Sin embargo, otros idiomas no oficiales son comúnmente utilizados por la población: El árabe marroquí dialecto del árabe clásico. Lenguas bereberes (tarifit, tamazight y tachelhit) que se utilizan diariamente en las regiones montañosas de Marruecos. El francés es la lengua del comercio; la enseñanza superior se imparte en francés. El español: Regiones del Rif, Yebala y Tarfaya debido a que en el pasado conformaron el Protectorado español de Marruecos. La religión mayoritaria es el Islam (98,3%) con presencia de una minoría cristiana (0,6%), judía (1%) y de otros cultos (1,8% en 2000). El rey es la máxima autoridad religiosa islámica, como comendador de todos los creyentes.



Según las estimaciones del HautComissariat au Plan, la población de Marruecos alcanza en junio 2013 los 32.931.959 habitantes y la densidad de población se sitúa en torno 73,8 habitantes por kilómetro cuadrado. No obstante, el último censo oficial del que disponemos sitúa la población marroquí en poco más de 29.890.000 habitantes en 2004, de los que el 55,1% vivía en las ciudades.

Existen importantes diferencias entre los índices de crecimiento urbano (2,1% período 1994-2004) y rural (0,6% mismo período).

Según los censos realizados en Marruecos, la población urbana del Reino ha aumentado en los últimos años, pasando de 3,4 millones en 1960 a 13,4 en 1994 y se estima que esta población continúe creciendo representando en 2015 el 60% de la población total, lo que refleja la continuidad de la tendencia de urbanización del país. La ciudad más poblada de Marruecos es Casablanca en el censo de 2012 registró una población de 6.949.805 habitantes

La población de Marruecos es eminentemente joven, en el año 2012 un 26,6% de la población se encontraba por debajo de los 15 años, sin embargo se observa en los últimos años una progresiva disminución de este porcentaje. Por otro lado, la esperanza de vida ha registrado un paulatino ascenso, pasando de 65 años en 1987 a 74,8 años en 2010 aunque existen importantes diferencias entre la población urbana y la rural.

$\gamma_{\text{social}} = 73,8 \text{ hab.km}^2$ .

PIB por cápita = 2.945 US \$.

Esperanza de vida : 70 años



Crecimiento población (2010-2020) :1%.

Índice de desarrollo humano : 0.582 => 130 en el ranking mundial.

Tasa de fertilidad : 2.3 hijos/ mujer

#### **1.1.4 Geografía**

Marruecos se sitúa en el noroeste de África, bordeado por el océano atlántico al oeste y por el mar mediterráneo al norte, tiene fronteras con Argelia al este y con Mauritania al sur. Su clima está determinado por la variedad entre un macizo montañoso y el desierto, sus principales ríos son darâa, sebu, Oum errabia, tensift, sus y ukus.

Las precipitaciones son abundantes en la zona del atlántico sin embargo el clima es seco en el resto del país donde las temperaturas alcanzan casi 50°C a la sombra en determinadas ciudades como Marrakech.

#### **1.1.5 Estructura de PIB:**

El PIB de Marruecos se basa principalmente en tres sectores siguientes:

Agricultura : 13.8%

Industria : 26.7%

Servicios : 59.5%

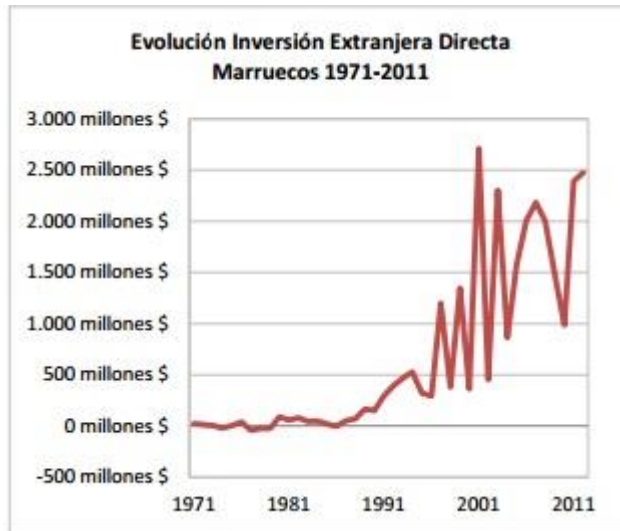
#### **1.1.6 Coyuntura económica:**

Durante los últimos años, Marruecos ha sido rígido en su estructura de oferta, de manera que no se ha registrado ningún cambio en su composición del PIB nacional; debido a factores exógenos dependiendo de cada campo, como la climatología dado el peso de la agricultura que constituye un 14% del PIB y 40% de empleo, las exportaciones nacionales, los ingresos

Marruecos ha dirigido una buena salida a los mercados internacionales en diciembre 2012 obteniendo 1.000M de dólares al 4.35% a 10 años con reservas de 4 meses de importaciones sin usar la línea de precaución y liquidez aprobada por el FMI en agosto 2012 (6.500 M de dólares en dos años). Pese a esta valoración positiva, se han recomendado unas reformas urgentes en la caja de compensación (prestaciones de seguridad social) y del sistema de pensiones.



turísticos, las remesas de emigrantes que equivalen a un 40% del PIB...



Las respuestas del gobierno a estas recomendaciones han sido favorables aunque el presupuesto de 2013 ha sido aprobado sin tener en cuenta estas reformas Citando antes la importancia del sector de agricultura, cabe destacar el peso del sector industrial 29% de PIB, La industria marroquí cuenta con un potencial importante de crecimiento, pero existen factores que dificultan este progreso, destacamos los siguientes factores:

- la existencia de una dependencia del sector agrícola.
- la limitación de las posibilidades de recaudación fiscal por el enorme peso del sector informal.
- la concentración en pocos sectores del sector industrial: Textil.
- excesiva dimensión del sector público.
- representación mínima de la clase media, solo el 8.5%.
- baja cualificación de la población activa.
- alto nivel de analfabetismo 49% > de 15 años.
- elevado paro entre jóvenes.

La política marroquí enfoca tres temas esenciales para su crecimiento; consolidar el marco **macroeconómico**, búsqueda y apertura de los **mercados exteriores** y por último el desarrollo de las **infraestructuras**.



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**  
MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



En el pasado marzo 2013 se inició una negociación del Acuerdo de libre comercio global y profundo entre Marruecos y la UE como primera con un país del norte de África, también se señaló que Marruecos es el primer beneficiario de la UE con un total de 660 M de €.

<b>PIB Nominal (2012):</b> 97,78 millones US\$	<b>Crecim. real del PIB (2012)</b> 3%(est)
<b>Sector primario (2012):</b> 12,7%	<b>PIB per cápita (2012)</b> 5.257 US\$ (est)
<b>Sector secundario (2012):</b> 28,1%	<b>Inflación (2012)</b> 1,3%
<b>Servicios (2012):</b> 59,2%	<b>IED (2012)</b> 3.404 millones US\$

<b>Exportación (2012)</b> 21.342 millones US\$	<b>Importación (2012)</b> 44.452 millones US\$
<b>Principales clientes</b> Francia y España	<b>Principales proveedores</b> Francia y España
<b>Principales exportaciones</b> Máquinas, aparatos y material eléctrico; prendas y complementos de vestir y abonos.	<b>Principales importaciones</b> Combustibles minerales, aceites minerales y prod. de su destilación; máquinas, reactores nucleares, calderas, aparatos y artefactos mecánicos.

Según el Informe mundial sobre las inversiones en 2012, Marruecos registró la subida más fuerte de los países del Norte de África en términos de Inversión Extranjera Directa (IED). Por otra parte, en 2011, Marruecos absorbió el 33 % de los flujos de la IED a la región de África del Norte (contra el 10 % en 2010) y el 6 % de la IED con destino al continente africano. En 2011, la captación de IED creció un 69% respecto al ejercicio anterior. Uno de los motivos para que se haya producido este importante crecimiento tiene que ver con los efectos de la “Primavera Árabe”, que apenas se han dejado notar en el Reino Alauí, pero sí en otros países de la zona, lo que ha supuesto que los inversores hayan reubicado sus proyectos de inversión, localizándolos en Marruecos en vez de en otros países vecinos. La estabilidad política y el marco económico han hecho que el país magrebí se convierta en un lugar propicio para el desarrollo de negocios y con un total de 32 proyectos en los ocho primeros meses de 2012, sea el principal receptor de Inversión Extranjera Directa (IED) del Norte de África. La formación Bruta de Capital ha





experimentado un intenso crecimiento especialmente en la última década; en 2012 supuso el 32% del PIB. En el gráfico podemos apreciar la tendencia positiva aunque irregular en la evolución del PIB per Cápita entre 1985-2012. Ello se debe principalmente al peso de la agricultura en la economía del país y la dependencia de esta de factores externos, especialmente meteorológicos.



Según datos del FMI, el PIB por habitante a precios corrientes, en USD fue de 2.885 USD en 2009, 2.850 USD en 2010, de 3.082 USD en 2011 y de 2.999 USD en 2012. La previsión del FMI para 2013 es que el PIB per cápita aumente hasta los 3.260 USD.

### **1.1.7 POLITICA:**

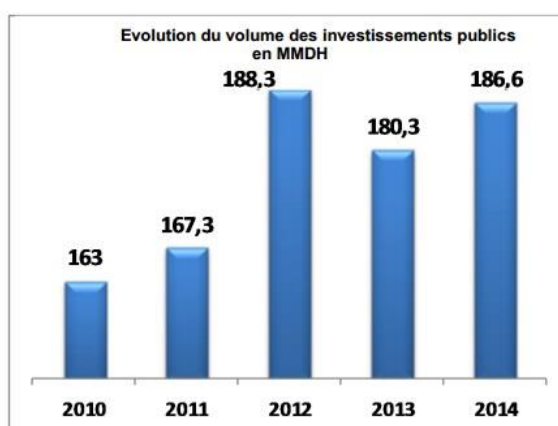
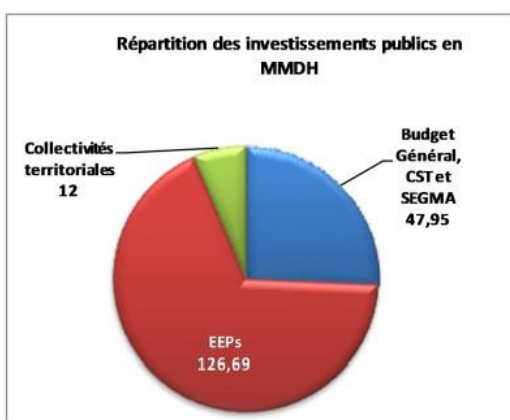
El sistema bicameral establecido en 1996 consiste en una cámara de representantes, la cual está directamente designada por los votantes y una cámara de consejeros cuyos miembros son elegidos de forma indirecta a través de varios consejos profesionales, regionales y locales. La cámara de representantes tiene el poder de disolver el gobierno a través de un voto de no confianza, aunque este derecho nunca ha sido usado. El 1 de julio del 2011, los ciudadanos del reino de Marruecos aprobaron por referéndum la adopción de una nueva constitución propuesta por el Rey Mohamed VI para modificar de manera fundamental la repartición de poderes entre el monarca y su gobierno, reforzando así los poderes y funciones del parlamento, estableciendo un poder judicial independiente e incrementando las libertades y el respeto de los derechos humanos. Gracias a la nueva constitución, los poderes del parlamento aumentaron para incluir la capacidad de legislar en la gran mayoría de los asuntos aunque el Rey se reserva el derecho legislativo sobre asuntos relacionados con la religión y seguridad del país. Las elecciones parlamentarias de noviembre 2011 fueron las más transparentes de la historia del país aunque la tasa de participación fue baja (45%). Observadores independientes estimaron también que el 20% de los votos no fueron válidos o en blanco. El partido Islamista JUSTICIA Y DESARROLLO (PJD) ganó las elecciones con 107 de los 395 escaños del parlamento y su Secretario General, el Sr. Abdellah Benkirane fue designado Jefe del Gobierno (Primer Ministro) por el Rey Mohamed VI. El Sr. Benkirane formó un primer gobierno basado en la coalición con



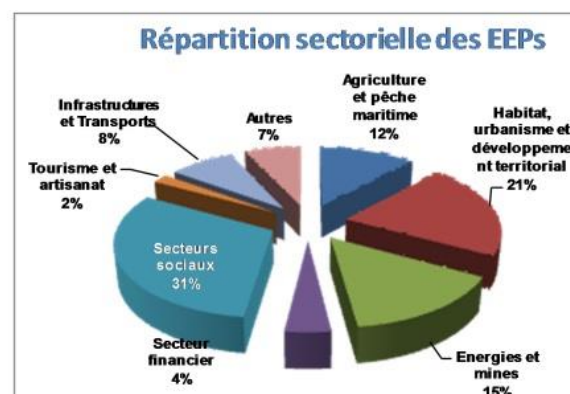
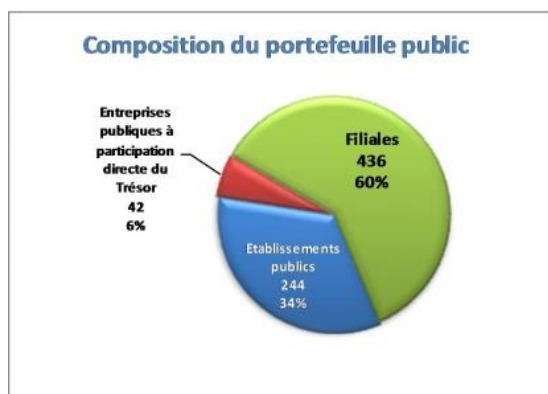
el partido de derecha tradicional (ISTIQLAL), el Movimiento Popular (MP) y los partidos de izquierda: Unión Constitucional (UC) y Partido de Progreso y Socialismo (PPS). Esta coalición se disolvió en el verano de 2012 y una nueva coalición (209/395 escaños) se formó con los siguientes partidos: Partido Justicia y Desarrollo (PJD), Rassemblement National des Indépendants (RNI), Partido de Progreso y Socialismo (PPS), el Movimiento Popular (MP).

## 1.2 ANTECEDENTES

Marruecos es un país que ha ido aumentando sus inversiones llegando a 186.64MMDH en 2014 lo que significa 6MMDH de más en el 2013



### Entreprises et Etablissements Publics : Acteur principal dans l'investissement public





### **1.2.1 INFRASTRUCTURAS PORTUARIAS 838 MDH**

Las realizaciones hasta el año 2013 son:

- Nuevos trabajos en el puerto de Safi (4MMDH).
- Extensión del puerto de Tarfaya ( 505MDH)
- Extensión del puerto de Dakhla (370MDH)

Las realizaciones en curso del año 2014 son:

- Extensión de la primera fase del proyecto TangerMed.
- Seguimiento de la realización del puerto de Safi.
- Realización de un nuevo puerto de Lamhiriz.
- Realización del puerto Jabha de Chefchaouen.

### **1.2.2 INFRASTRUCTURAS DE FFCC (7,5 MMDH)**

la tasa de progreso global relativo del proyecto del tren de alta velocidad llega al 55% a finales de junio 2013.

para el año 2014:

- Seguimiento de los trabajos del AVE.
- Doblar la línea entre Casablanca y Settat.
- Rehabilitación de la línea entre Sidikase y Tanger

### **1.2.3 INFRASTRUCTURAS DE PRESAS (1,5 MMDH)**

Las realizaciones hasta el año 2013 son:



- Seguimiento de los trabajos de construcción de 3 grandes presas, que son:
  - de Tiouine en la provincia de Ouarzazat.
  - Zerrar situado en la provincia de Essaouira.
  - Timkit en la provincia de Errachidia.

En total de pequeñas presas realizadas roza los 100 presas.

Las realizaciones del año 2014 son:

- Seguimiento de los trabajos de la presa Moulaybouchta en la provincia de Tetuan, presa Sidiالل situado a 15km de Tetuan y la presa Dar Kharoufa en la provincia del Arache.
- Seguimiento de las obras de cinco grandes presas.

#### **1.2.4 INFRASTRUCTURA AUTOPISTAS (8MMDH)**

Las realizaciones hasta el año 2013 son:

- Seguimiento de las realizaciones del programa de autopistas, la parte entre Taza y El Hoceima (148.5 km), Selouan y Ahfir (83km), doblar la parte entre Ouajda y Nador (102 km) y por último Arache y El KssarKbir (27km).
- Seguimiento de la realización de la autopista entre Berrchid y Beni Mellal (172km).
- Seguimiento de los trabajos en el ensanchamiento de la autopista entre Casablanca y Rabat 57.3km

Las realizaciones hasta el año 2014 son:

- Rehabilitación de la red de autopistas.
- Lanzamiento de un proyecto de 14km a Bekane.
- Seguimiento de los trabajos de autopista entre Beni Mellal y Berrchid.

#### **1.3 ALCANCE**

En esta tesina se pretende identificar los servicios e infraestructuras que el país en sí requiere para poder seguir en el camino del desarrollo.



Para el desarrollo de esta propuesta, se hará un recapitulativo de toda la infraestructura existente que refleja el estado actual de estas en el Reino de Marruecos y así ver y analizar un poco las líneas futuras que tiene el país en el horizonte de 2024. Se considerarán las infraestructuras siguientes:

- |                    |                       |
|--------------------|-----------------------|
| -TRANSPORTE        | -ENERGETICAS          |
| -VIARIAS           | - TELECOMUNICACIONES  |
| -HIDRAULICAS       | - SERVICIOS URBANOS   |
| -MEDIO AMBIENTALES | - -EDIFICIOS PUBLICOS |

#### **1.4. OBJETO**

Previsión de desarrollo de infraestructuras en el reino de marruecos horizonte 2024

#### **1.5. OBJETIVO DEL TRABAJO**

Realizar una previsión de las necesidades de infraestructuras del Reino de Marruecos, en la próxima década, analizar los planes estratégicos públicos y privados de desarrollo de las mismas y estimar las inversiones necesarias, así como el desarrollo económico asociado a las mismas.

#### **1.6. METODOLOGÍA**

1. Se realizará un inventario de las infraestructuras actuales
2. Se realizará un proyección del escenario socio económica de Marruecos los próximos diez años.
3. Se realizará una previsión de necesidades de infraestructuras, conforme al escenario previsto
4. Se realizará un análisis de los planes estratégicos de inversión en infraestructuras (públicos y privados).
5. Se hará una integración de las necesidades con los planes actuales, para determinar el escenario más previsible.
6. Se realizará una estimación de las cantidades a invertir en infraestructuras los próximos diez años.
7. Se analizarán las necesidades que implica el desarrollo de infraestructuras previsto.

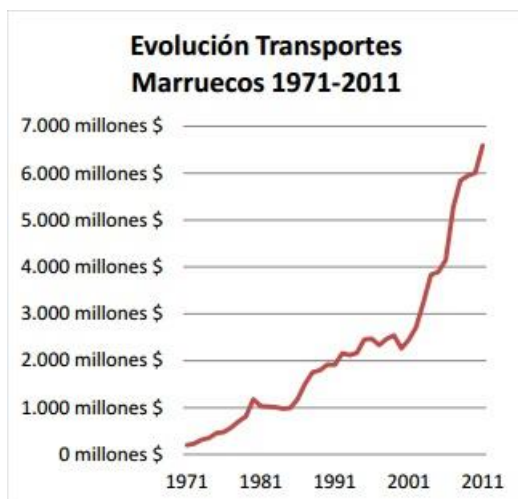


## **2. CAPITULO II:**

# **ESTADO ACTUAL DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN EL REINO DE MARRUECOS.**



### 2.1 SERVICIOS URBANOS:



La evolución del sector transportes en la última década ha sido muy importante con un gran incremento de la inversión en infraestructuras. En la actualidad hay multitud de proyectos en marcha como por ejemplo la inversión por parte del Estado de 3.166 millones de dirhams entre 2008 y 2015 en autovías con el objetivo de alcanzar los 1.800 kilómetros de autovías en 2015

#### 2.1.1 AUTOPISTAS:



Marruecos tiene la red más grande de autopistas en el Magreb y es el segundo en África después de África del sur, cuenta con 13 autopistas y 4 de ellos en construcción.

Marruecos va a realizar una gran inversión en los próximos años con el objetivo de construir 15.500 kilómetros de nuevas rutas. En concreto uno de los principales objetivos del Estado es la extensión de la red de autopistas, la cual se articula en 2 ejes: eje Norte-Sur: Tánger-Rabat-Casablanca-Marrakech-Agadir y el eje Oriental: Rabat-Fez-Oujda (frontera con Argelia). Los siguientes tramos serían Berrechid- BéniMellal y El Jadida-Safi. También se acaba de abrir el tercer carril Rabat – Casablanca y está en construcción la circunvalación de Rabat. En total, el Estado pretende gastar 3.166 millones de dirhams entre 2008 y 2015 en autovías, alcanzando los 1.800 kilómetros de autovías en 2015

Las autopistas constituyen un total de 1416 km terminados el 11/07/2011 que llegarán a ser 1804 km previstos para 2015 que se componen de varios tramos que son los siguientes:

Autopistas hechas:

- A-1 : RABAT - TANGER (223KM);
  - Se hizo en varias fases empezando por:
    - a. RABAT – KENITRA (40 KM) en 1995;
    - b. KENITRA-LARACHE (110KM) en 1996;
    - c. LARACHE-SIDI LYAMNI (28KM) en 1999;
    - d. ASILA-TANGER (30KM) en 2005.





- A-2 : RABAT – OUAJDA (496KM);
  - Se hizo en varias fases empezando por:
    - a. FEZ-MEKNES-KHMISAT (116KM) en 1998;
    - b. KHMISAT-RABAT (83KM) en 1999;
    - c. FEZ-TAZA-OUAJDA (320KM) en 2011.
  
- A-3 : RABAT- CASABLANCA (90KM);
  - Se hizo en varias fases empezando por:
    - a. CASABLANCA-RABAT,PINOERA EN MARRUECOS (90KM) en 1987,convirtiendola en carretera de peaje en 1991 bajo concesión de ADM (Empresa nacional de autopistas de Marruecos),y dado la gran cantidad de vehículos que pasan por esta última,casi 450.000/día se ha ensanchado pasando de carriles de 2x2 a 2x3 con el fin de hacer frente al alto tráfico que tiene la A-3.
  
- A-4 : TANGER –PUERTO DE TANGER MED (54KM);
  - Asegura la conexión entre el A-1 y el puerto de Tánger MED
  
- A-5 : PERIFERICO DE CASABLANCA(37KM) Y CASABLANCA – AL JADIDA (81KM);
  - Se hizo en varias fases empezando por:
    - a. Primera fase de 27km en 2003;
    - b. Segunda fase de 6.5km en 2004;
    - c. Tercera fase de 81km en 2006.
  
- A-6 : TETUAN-FNIDEQ (28 KM);
  - Se hizo en varias fases empezando por:
    - a. TETUAN-M'DIQ (14KM) en 2007;
    - b. M'DIQ – FNIDEQ (14KM) en 2008.
  
- A-7 : CASABLANCA-MARRAKECH-AGADIR(480KM);
  - Se hizo en varias fases empezando por:
    - a. CASABLANCA –SETTAT (57 KM) en 2001;
    - b. SETTAT-MARRAKECH (145KM+17KM) en 2007;
    - c. MARRAKECH-AGADIR (183+50) en 2010.



- A-8: K HOURIBGA-BENI MELLAL (95 KM):
  - Se terminó recientemente en 2014.

Autopistas en obra:

- A-1: autopista anillo de RABAT :
  - solucionando así las conexiones entre A-3 y la A-2 permitiendo menos densidad dentro de la ciudad y fluyendo la circulación entre las diferentes autopistas. Los trabajos se han inaugurado el 18 de febrero de 2011 con una finalización prevista para el 2015, su coste ronda los 200'€.
- A-5: EL JADIDA – SAFÍ :
  - Los trabajos iniciaron el 13 de abril de 2013 con una fecha de finalización en 2015, su coste ronda los 400'€
- A-8: BERRCHID-KHOURIBGA:
  - Los trabajos se empezaron el 12 de abril de 2010, y consta de dos tramos, el primero K HOURIBGA-BENI MELLAL, se inauguró el 17 de mayo de 2014 y el segundo tramo de 77km está previsto terminarlo en 2015.

Referencia: Liste des autoroutes du Maroc, contenido bajo licencia CC-BY-SA 3.0

**2.1.2 FERRO-CARRIL:**



La primera línea de FFCC en Marruecos se construyó en 1859 conectando TETÚAN CON RIO MARTÍN, lo hicieron los españoles para aprovecharlo en la guerra contra la oposición del pueblo rifeño, con una vocación puramente militar, esta línea cerró en 1862, pero sea por el motivo que sea, se trata de una de las primeras apariciones del FFCC en el continente africano.

En 1907 y después de la conferencia de ALGECIRAS; que permite a Francia una mayor libertad para planificar y gestionar los temas marroquíes, se construye una línea métrica en el puerto de Casablanca utilizando tres locomotoras, esta línea era el comienzo de los “eventos de



CASABLANCA” ya que se utilizaba como pretexto para hacer manifestaciones bajo el pretexto de que esta línea ferroviaria molesta a los muertos y no les deja descansar, se mató a ocho obreros europeos cosa que molesto a las tropas franceses y españolas.

### **2.1.2.1 RED ACTUAL EN EL REINO DE MARRUECOS:**

Cuando Marruecos accedió a la independencia en 1956, se ha quedado con una “herencia” de una red relativamente moderna y en buen estado. Las antiguas compañías concesionarias se han mantenido en orden, el tiempo que haga falta para cambiar de plantilla a gente marroquí.

El 05 de agosto del 1963, las CFM(Compagnie des chemains de FerMaroc) y la CMMO (Chemins de fermilitaires du Maroc Occidental) han vuelto a ser empresas locales integradas en el nombre de ONCF(office national des chemains de fer).

La ONCF administra y explota una red de 2.120 kilómetros de línea, de los cuales más de 600 son de vía doble y 1014 están electrificados (3000 voltios). Las comunicaciones por vía férrea en Marruecos se articulan en dos ejes: eje Norte-Sur (Tánger – Rabat – Casablanca – Marrakech – Agadir) y el eje Oriental (Casablanca – Fez – Oujda). Entre los proyectos ferroviarios que está realizando actualmente Marruecos, destaca la línea de Alta Velocidad Tánger – Casablanca que estará disponible para 2015 en la que en el tramo Tánger – Kenitra, el tren alcanzará una velocidad de 320km/h y en el tramo Kenitra – Casablanca, 200km/h. La duración total del trayecto será de 2 horas y 10 minutos frente a las 5 horas actuales. Se ha inaugurado recientemente la extensión de la

Para hacer frente a la evolución del tráfico fosfático se ha doblado el carril en la línea NOUACER-KHRIBGA en dos etapas:

- Nouasser-Sidi el aidi entre 1957-1958.
- Sidi el aido-Khouribga entre 1962-1964.

Bengrir-Yusufía-Safi (30Km): línea de transporte por electricidad a partir de 1984.

Casablanca-Rabat (90Km) : las obras de construir una línea doble carril se terminó el 21 de mayo de 1984, cosa que ha permitido lanzar el tren rápido llamado “Aouita” entre las dos ciudades con una frecuencia de 14 viajes /día en cada sentido.

Nouacer – Jorflasfar (102Km): se ha inaugurado ofreciente una desembocadura marítima del tráfico fosfático en 1987.

Aeropuerto MOHAMED V : inaugurada en 1992, se ha procesado a duplicar el carril un año más tarde entre Sale y Kenitra integrando la red TNR (Train de NavetteRapide)

SidiKacem- Fez: se empezó a duplicar mejorando el tráfico entre estas ciudades en dos etapas:

- SidiKacem-Meknés en 2005.
- Meknés- Fez en 2007.

Nouacer – Jorflasfar: duplicación de la via para reforzar el transporte de fosfato de esta línea.

Tanger- puerto TangerMed : en 17 de junio de 2009, el rey Mohamed VI inauguró esta nueva línea de un coste total de 320M€ y de una distancia de 45Km. esta línea contiene 3 paradas permitiendo así una conexión entre el puerto y la red nacional



Taourirt- Nador: el primero de julio de 2009, se inauguró la nueva línea entre estas ciudades. Proyecto que costo 208M€ con una distancia de 110Km, travesando la ciudad de Nador y contando con siete paradas en total; Beni enser,Nadorville, Nadorsud,Seluane,HassiBerkan, OuledRahou y Melg El Ouidan.

SidiYahya el Gharb-Mchra bel ksiri : se inauguró en 2010 con una longitud de 45Km,este recorrido permitió reducir el tiempo de viaje entre Casablanca y Tanger de 1 hora, también,permitiendo una conexión optima entre Tanger y 24 trenes diarios en lugar de 10.

Hasta el día de hoy, la red marroquí de FFCC comprende 20120 Km de linea a vía normal (distancia normal de 1435mm) de los cuales 1060 km vías electrificadas con corriente continua de 3KV y 600 km(28%) en doble carril.

### **2.1.2.2 CONSTRUCCIÓN Y RENOVACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TREN:**

En paralelo con el desarrollo de la red ferroviaria, varias estaciones están en la lista para ser renovadas, otras ya lo están.

El 27 de agosto de 2003, se inauguró la estación tangerina “GARE TANGR VILLE” sustituyendo la antigua estación GAR TANGER-MGHOGHA.

En septiembre 2008, se inauguró en Marrakech una nueva estación sustituyendo la antigua, de lo contrario, varias estaciones ya están renovadas completamente o parcialmente;

RABAT-AGDAL, RABAT-VILLE,CASABLANCA-  
VOYAGEUR,SAFI,YOUSSOUFÍA,SETTAT,BERCHID,EL  
JADIDA,MOHAMMEDIA,SALE-VILLE,KENITRA-MEDINA,KHRIBGA Y ASILAH –FEZ.

### **2.1.2.3 PROYECTOS EN CURSO:**

El primero tren de alta velocidad africano de una línea entre Tánger-Kenitra en primer lugar para seguir hasta Casablanca, Marrakech y Agadir, teniendo en cuenta la construcción de otra linea de alta velocidad entre Casablanca- Fez hasta la ciudad del este Ouajda.

La línea Nador-Saïdia de casi 80 Km está en estudio en la actualidad.

#### **REFERENCIA :**

Bejui Pascal, « Les chemins de fer du Maroc », dans Voies Ferrées, n° 40, 03/1987

Del Val, Yolanda, « Marruecos emprende un plan de modernizacion ferroviaria », dans Via Libre, n° 504, 01/1987

GonzalezMarquez, Manuel, Un tren por descubrir : Marruecos, dans Maquetren, n° 102, 09/2001.

### **2.1.3 AEROPUERTOS:**



El aeropuerto más importante es el aeropuerto de Mohammed V (Casablanca), el cual concentra el 80% del tránsito, además de éste existen otros catorce aeropuertos abiertos al tráfico internacional de mercancías. Existen también diversos aeropuertos regionales. Con motivo del desarrollo del turismo en Marruecos se ha procedido a una liberalización del transporte aéreo que se está reflejando en un aumento en el número de compañías que vuelan a Marruecos y en consecuencia en un aumento de las infraestructuras aeroportuarias. En la actualidad existe una conectividad aérea creciente entre Marruecos y la UE, así como entre Marruecos y España. Especialmente desde diciembre de 2006, fecha en la que se firmó el acuerdo Open Sky entre Marruecos y la UE; existen además de la Royal Air Maroc (RAM) e Iberia compañías que tradicionalmente cubrían los servicios aéreos entre España y Marruecos, muchas otras compañías aéreas que conectan ambos países. Además de líneas aéreas convencionales, algunas rutas son operadas por compañías lowcost.

Los aeropuertos que tiene el Reino De Marruecos son los siguientes:

- Aéroport Agadir - Al Massira:

es el tercer aeropuerto marroquí en términos de tráfico con 1.516.987 pasajeros hasta el fin de noviembre de 2010. De otra parte la línea Agadir-Casablanca es la primera línea aérea nacional en términos de pasajeros con 307306 pasajeros en 2008. Dispone de un terminal con una superficie de 26.550 m2 con una capacidad de 3 millones de pasajeros/año, se puede acceder solamente mediante transporte de carretera (coche\$, taxi, bus...)

- AéroportEssaouira – Mogador:

Aeropuerto internacional, situado a 18 Km de la ciudad Essaouira, cuenta con 3.000m2 y con una capacidad de 300.000 pasajeros, su construcción rondo los 18M€ incluyendo en el proyecto otro secundario que trataba la construcción de infraestructuras de transporte (accesos por carretera,parking)

- Aéroport Al Hoceima - Cherif-Al-Idrissi:

Aeropuerto situado a 17 Km de la ciudad de Al hoceima,con una capacidad de 300.000 pasajeros/años, dotado de un parking de 18.000m2 con una capacidad de 6 Boeing 737/A320,registrando un tráfico de 18.733 pasajeros y 1211 movimiento de aviones en 2009.

- Aéroport d'Errachidia-Moulay Ali Chérif:



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



Situado a 3 km de la ciudad de Arrachidia, este aeropuerto no dispone de un terminal aunque recibe vuelos comerciales que necesitan esta instalación, entonces se ha decidido construirlo y dotarlos con todos los equipamientos necesarios con el fin de recibir 140.000 pasajeros/año, e implementar un parking con 100plaza.

- Aéroport Mohammed V de Casablanca :

Situado a 30Km al sur de Casablanca en la zona Nouaceur, con una capacidad de 16,4 millones de pasajeros y 150.000t/año, es el principal aeropuerto de marruecos y el cuarto más importante de áfrica. Acoge a más de 50 compañías liando 80 destinos. Sus infraestructuras se componen actualmente con 3 terminales que son los siguientes:

1. Terminal 1: su superficie global es de 80.000m<sup>2</sup> y una capacidad de 10 millones de pasajeros.
2. Terminal 2: su superficie total es de 66.000m<sup>2</sup> y 6 millones de pasajeros.
3. Terminal 3: 4.000m<sup>2</sup> de superficie total y 400.000 pasajeros.

También se dispone dentro de este importante aeropuerto de dos terminales Fret de 11.200m<sup>2</sup> y 20.000m<sup>2</sup> y con capacidad de carga de 50.000tn/año y 100.000tn/año sucesivamente.

Su alimentación eléctrica se basada en la energía verde gracias a un parque eólico con una potencia de 10megawatios llegando a satisfacer el 95% de la necesidades del aeropuerto.

El acceso al aeropuerto es mediante una ramal del A-7 que conecta Casablanca con Agadir o mediante la carretera secundaria que conecta Casablanca con Nouacer, también existe un acceso mediante FFCC con una frecuencia de 1tren/hora en la estación que se encuentra en la terminal 1 permitiendo el acceso directamente al aeropuerto, es un trayecto de coste accesible de alrededor de 5.3€ (60dh).

En la actualidad se está llevando algunas mejoras y renovaciones que son los siguientes:

- I. Renovación del Terminal 1 Fret.
- II. Construcción del cuarto Terminal con una capacidad de 7 millones de pasajeros y una superficie de 50.000m<sup>2</sup>
- III. Construcción de un hotel de 200 camas en el terminal 1, otro hotel y un centro comercial esta en fase de estudio.
- IV. Construcción de una tercera pista de 3.600m para recibir aviones tipo AIRBUS A380.

- AéroportDakhla :

El aeropuerto es operado y administrado través de la empresa estatal Office National des Aéroports ,se usa por fines comerciales como por la fuerza aérea, tiene una pista de 3.000m de longitud y 18.900m<sup>2</sup> de parking de aviones, sus destinos son : las palmas de gran canaria, Agadir,Casablanca, Laayoune

- Aéroport Fez- Saiss:

Es un aeropuerto internacional situado a 15Km al sur de Fez, con un tráfico registrado en 2013 de 790.785 pasajeros, dispone de un único terminal de 5.600m<sup>2</sup> de



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



superficie y una capacidad de 500.000/año, actualmente, se está construyendo el segundo terminal de 17.000m<sup>2</sup> de superficie permitiendo una capacidad mayor de 2.50 millones de pasajeros

El acceso del aeropuerto se hace solo via carreteras mediante la N8 ( Fez - Ifran) y la autopista A2 (Rabat – Ouajda).

- Aéroport militaire de Kenitra:

Es a la vez un aeropuerto militar y una base militar de Marruecos situado dentro de la ciudad, inicialmente era una base militar francesa abierta en 1932 que pasa a ser americana en 1942 y luego marroquí en 1963.

- Aéroport international Laâyoune - Hassan I:

Sus destinos son Casablanca, Milán-Malpensa, Zaragoza

- Aéroport de Marrakech-Ménara

Es un aeropuerto internacional situado dentro de la ciudad de Marrakech, es el segundo aeropuerto de Marruecos en términos de tráfico después del aeropuerto de Casablanca.

La capacidad anual es de 4 millones de pasajeros y dispone de los siguientes terminales:

- I. Terminal 1: reconstruido en junio 2008, parece un palacio marroquí del siglo XXI, con detalles geométricos árabes y islámicos, alimentado parcialmente con la energía verde.
- II. Terminal 2: puesto en servicio en 2005.
- III. Terminal 3: abierto en 2012 aumentando la capacidad hasta 8 millones de pasajeros.

El acceso al aeropuerto se hace via carreteras a 5Km del centro de Marrakech.

- Aéroport de Nador - Al Aroui

Situado a 24 Km al sur de la ciudad Nador en el noreste de Marruecos, dispone de un único terminal de 8.100m<sup>2</sup> con una capacidad 750.000 pasajeros, tiene una sola terminal, dividida en llegadas y salidas, ambas en la planta baja y complementan a la zona de uso público con instalaciones básicas como una cafetería y una pequeña tienda. La zona de facturación está a uno de los lados del recibidor principal de la terminal, mientras que el otro lado son las llegadas y recogidas de equipajes. A las afueras de la terminal hay un parking de pago y -en la llegada de vuelos regulares- hay taxis disponibles que van a Nador y otros destinos. No existe ninguna otra clase de transporte público.

El aeropuerto está dotado con una pista de 3.000m permitiendo el manejo de aviones comerciales grandes como Boeing 747.

Es un aeropuerto internacional situado en la ciudad, de una superficie de 3.200m<sup>2</sup> y una capacidad de 260.000 pasajeros/año



El tráfico se ha visto evolucionando de la siguiente manera:

Évolution du traficpassagers										
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
89	94	110	171	215	307	442	572	602	611	604 0
287	380	589	239	045	483	508	388	426	888	13
▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▼
9,41	5,70	17,17	54,84	25,58	42,99	43,30	29,45	5,25	1,57	1,29
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

- Aeropuerto de Ouarzazate

Es un aeropuerto internacional marroquí situado a 12 kilómetros al norte de la ciudad de Oujda .

Este aeropuerto ha sido certificado ISO 9001 (versión 2000) de 22 de marzo de 2007 por sus servicios a los pasajeros, líneas aéreas y otros usuarios.

Repartidas en una superficie total de 444 hectáreas, el aeropuerto tiene dos terminales, T1 con una capacidad de 500.000 pasajeros y T2 se inauguró en 2010 con una superficie de 28.000 metros cuadrados para procesados 2,7 millones de pasajeros al año, haciendo Angads la tercera mayor aeropuerto del Reino en términos de capacidad detrás Mohammed V de Casablanca y Marrakech Menara , también tiene dos pistas de aterrizaje, respectivamente orientadas este-oeste y norte-sur.

En 2014, el aeropuerto de Oujda Angads ocupa el puesto 8 en términos de tráfico de pasajeros. (453,665 pasajeros entre enero y octubre de 2014)

<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>	<u>2011</u>	<u>2012</u>
168	180	193.03	225	242.08	315	367	400.36	461	509	448
3858,	4067.	67,00%	44416	07,38%	00630	15616	99,05%	87314	18810	548
06%	14%		,79%		,12%	,56%		,73%	,68%	0%
▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲	align

El acceso al aeropuerto es por carretera N2 : 2x2 Oujda - Angad

Una expansión del proyecto del aeropuerto, que costó 650 MDH se está construyendo, que incluye:

la extensión de los aviones del parque para llegar a una capacidad de 15 aviones de medio recorrido

la fabricación de vehículos nuevos de estacionamiento 800





el desarrollo de las bandas de refuerzo con la Terminal 2

la iluminación y la iluminación del estacionamiento de aeronaves

- Aeropuerto de Rabat-Salé



Es un aeropuerto situado a 7 km al noroeste de Rabat, la capital de Marruecos. La terminal ocupa 3.900 m<sup>2</sup> y tiene un máximo de 3.500.000 pasajeros al año. Durante el año 2007 despegaron del aeropuerto 6136 aviones, volaron 260.992 pasajeros y se movieron 1.237,35 toneladas de carga.

Sólo se puede acceder a él por taxi o por coche privado, que se puede aparcar en el aparcamiento gratuito aledaño. La parte pública dispone de servicios de telefonía, fax, cafeterías y bares, quioscos, estancos y cajeros automáticos entre otros. Por otro lado, la zona de salidas también dispone de una zona de fumadores y una tienda libre de impuestos, además de cafeterías y cabinas de teléfono. Fuera del edificio de la terminal existe una zona habilitada para rezar.

- El Aeropuerto Internacional de Tánger-IbnBatouta



es un aeropuerto operado por la agencia aeroportuaria marroquí ONDA (Office National Des Aéroports). Se ubica en la localidad de Boukhalef, un suburbio situado 11 kilómetros al sureste de Tánger, siendo el aeropuerto que soporta la cuarta parte del tráfico aéreo de Marruecos - más de 480.000 de pasajeros pasaron a través del aeropuerto en 2008.

**Estaticas del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Tánger**

2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	estimado 2012
268. 829	259. 466	256. 149	262. 698	292. 599	374. 692	484. 391	646. 370 +35, 88%	767 803 +17, 40%	849 882 +12, 07%	~1. 000. 000

**2.1.4 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA**



Marruecos cuenta con 18 puertos pesqueros, incluyendo uno de los mejor equipados para combinar las industrias de procesamiento integrados, es el de Tan-Tan .

Puertos comerciales y de industria

En 2013, la empresa habría registrado un volumen total de 41,4 millones de toneladas, un 9,5% interanual. Esta actuación, sin embargo, sólo tuvo su origen en la dirección transbordo muy positivo en el puerto de Tánger-Med (+ 62,8%).

Más del 95% del tráfico de mercancías pasa por los puertos. Las líneas que unen España con Marruecos tienen como principales destinos los puertos de Casablanca y Tánger-Med. Tánger-Med mantiene conexiones con 120 puertos internacionales, de los cuales 34 están en Europa y 31 en América del Norte, y a lo largo del 2011 recibió 1,7 millones de pasajeros y 650.000 vehículos.

Los Puertos petroleros y minerales en marruecos se encuentran en Mohammedia ,JorfLasfar y Safi.

**2.1.5 SEÑALIZACION VIAL**



En Marruecos, país que estaba bajo dominio francés, y en el cual hoy es oficial el árabe, el bilingüismo de facto es todavía particularmente extenso y tolerado e, incluso con las debidas diferencias, las señales de indicación y localización de los principales itinerarios y de las zonas turísticas y urbanizadas siguen los modelos europeos y presentan la doble forma en árabe y francés (en el caso de topónimos menores, normalmente viene bajo la forma de transliteración afrancesada), así como bilingüe es también la denominación de las calles. Las señales internacionales que normalmente presentan caracteres latinos (STOP, P) son acompañadas por su correspondiente traducción al árabe (قفف/STOP). Las informaciones complementarias se indican, en cambio, exclusivamente en árabe (قف), en particular en las regiones interiores.

Hay que tener en cuenta que, si bien el árabe es la lengua oficial, todavía es muy frecuente el uso del bereber, y desde hace tiempo sus hablantes tratan de conseguir el reconocimiento oficial de su lengua. Entre las numerosas reivindicaciones está la de la introducción de una señalización bilingüe que incluya al bereber, pero de momento las autoridades estatales se oponen a estas reivindicaciones.

la situación en Marruecos. Cuando, a principios de 2003, el IRCAM (Instituto Real de Cultura Amazigh) decide adoptar oficialmente el alfabeto tfinagh para introducir el bereber en las escuelas, el municipio de Nador, localidad berberófona del Rif, decide, el 29 de abril de 2003, introducir una señal local con inscripciones en bereber, con los caracteres tfinagh. La decisión sólo duró unas pocas horas: en breve el ministro del interior Mustafá Sahel invalidó la decisión del consejo municipal y dio la orden de reemplazar todos los carteles bilingües que se colocaron en aquella ciudad

## 2.2. HIDRAULICAS

### 2.2.1 PRESAS





### Las presas más grandes de Marruecos

Presa	Cuenca	Pueblo más cercano	Fecha de puesta en servicio	Capacidad (millones de m <sup>3</sup> )
El Kansera	<a href="#">Sebu</a>	<a href="#">Khemisset</a>	1935	267.0
Bine el Ouidane	<a href="#">Oum Er-Rbia</a>	<a href="#">Azilal</a>	1953	1 384,0
Mohamed V	<a href="#">Muluya</a>	<a href="#">Berkane</a>	1967	410.0
MoulayYoussef	<a href="#">Oum Er-Rbia</a>	<a href="#">Demnate</a>	1969	175.0
Hassan Addakhil	<a href="#">Anti Atlas</a>	<a href="#">Errachidia</a>	1971	347.0
Youssef Ben Tachfine	<a href="#">Souss - OuedMassa</a>	<a href="#">Tiznit</a>	1972	303.5
MansourEddahbi	Atlas Sur	<a href="#">Ouarzazate</a>	1972	529.0
Idriss 1 <sup>st</sup>	Inaouen	<a href="#">Fez</a>	1973	1 186,0
Sidi Mohamed Ben Abdallah	<a href="#">Bouregreg</a>	<a href="#">Rabat - Salé</a>	1974	486.0



### Las presas más grandes de Marruecos

Presa	Cuenca	Pueblo más cercano	Fecha de puesta en servicio	Capacidad (millones de m3)
Oued El Makhazine	LoukoussOued	<a href="#">Ksar el Kebir</a>	1979	773.0
Al Massira	<a href="#">Oum Er-Rbia</a>	<a href="#">Settat</a>	1979	2 760,0
Abdelmoumen	<a href="#">Souss - OuedMassa</a>	<a href="#">Agadir</a>	1981	216.0
Hassan 1 <sup>st</sup>	<a href="#">Oum Er-Rbia</a>	<a href="#">Azilal</a>	1986	262.5
MechraHammadi	<a href="#">Muluya</a>	<a href="#">Debdou</a>	1990	269.5
Aoulouz	<a href="#">Souss - OuedMassa</a>	<a href="#">Aoulouz</a>	1991	110.0
09-abril-47	Norte	<a href="#">Tanger</a>	1995	300.0
Saqui El Hamra	<a href="#">Anti Atlas</a>	<a href="#">El Aaiún</a>	1995	110.0
Al Wahda	<a href="#">Ouargha</a>	<a href="#">Ouezzane</a>	1997	3 800,0
SidiChahed	<a href="#">Sebu</a>	<a href="#">Meknes</a>	1997	170.0

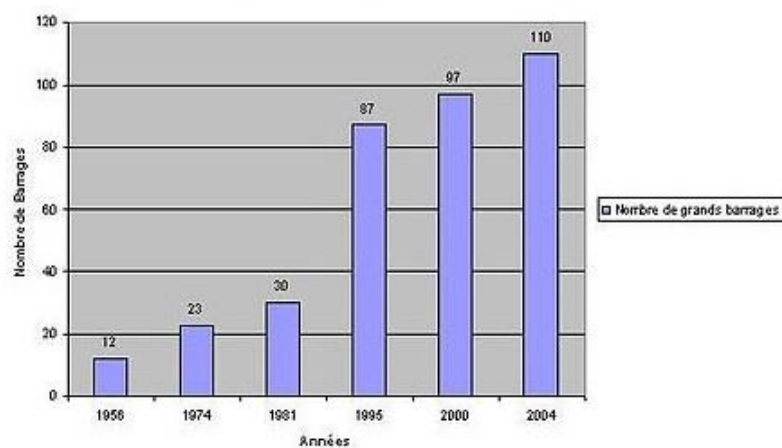
### Las presas más grandes de Marruecos

Presa	Cuenca	Pueblo más cercano	Fecha de puesta en servicio	Capacidad (millones de m3)
Asfalou	<a href="#">Sebu</a>	<a href="#">Taounate</a>	2000	317.0
Ahmed El Hansall	<a href="#">Oum Er-Rbia</a>	<a href="#">ZaouiyatEcheikh</a>	2001	740.0
MoulayAbdallah	<a href="#">Souss - OuedMassa</a>	<a href="#">Agadir</a>	2002	110.0

La capacidad de almacenamiento de las presas en Marruecos aumentó de 2,3 mil millones de metros cúbicos en 1967 a casi 16 mil millones de metros cúbicos en 2004 .

Varias otras presas están en construcción, incluyendo el WadiGuir (Bouanane) y WadiAitAmeur (entre Essaouira y Agadir ).

Evolution du nombre des grands barrages au Maroc



### 2.3. EDIFICIOS PUBLICOS:

#### 2.3.1 HOSPITALES



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



El sistema de sanidad está estructurado alrededor de un sector público y privado. El ministerio de sanidad tiene la plena responsabilidad de la política y el control de las condiciones en las cuales el sector privado puede intervenir.

Existen tres estados para la gestión de los hospitales:

- Los establecimientos autónomos (administrativamente y financieramente).
- Los servicios de estados gestionados de una manera autónoma (SEGMA) para los gastos de funcionamiento pero bajo control del ministerio de sanidad.
- Establecimientos de estado.<sup>7</sup>

La capacidad en camas llega al 33.275 en 2005 en las cuales 79% para el sector público (128 hospitales). Esta capacidad queda insuficiente; queda alrededor de una cama para cada 903 habitante a nivel nacional, de 2 camas para cada 1000 habitante en las zonas más desarrolladas y de 0.1 para cada 1000 en zonas rurales.

La estructura del sistema sanitario se articula en:

- Una red hospitalaria que contiene:
  - Hospitales en zonas rurales.
  - Hospitales regionales.
  - Hospitales nacionales.
- Una red de saneamiento primaria:
  - Centros de sanidad.
  - Hospitales locales.
  - Unidades ambulatorias.
- Un sector semi-público:
  - Hospitales militares.
  - Clínicas de la seguridad social marroquí (CNSS)
- Sector privado:
  - El sector privado engloba todos los gabinetes de consultorías, de diagnóstico. Este sector se ha desarrollado a lo largo de los últimos 20 años, pero se encuentra sobre todo en las zonas de alta aglomeración urbana y raramente en zonas rurales. Marruecos cuenta hasta el día de hoy con 230 unidades privadas que representan solamente el 15% de la demanda total en materia de equipamientos médicos

### **2.4 DIVISION TERRITORIAL**

La Administración territorial marroquí es un elemento político central, ya que es la principal institución del sistema político en Marruecos. A diferencia de los países occidentales con una estructura organizativa tridimensional basada en un Parlamento, una Administración de Justicia y un Gobierno con iniciativa política, la Administración colonial es unidimensional, coordinadora y garante de la acción colonial. En este sentido la Administración colonial supuso la extensión de la autoridad política y administrativa del poder central a todo el territorio bajo un esquema administrativo centralizado siguiendo así la concepción administrativa tanto francesa como marroquí.

A partir de la ley de descentralización/regionalización de [1997](#) se crearon 16 nuevas regiones:

1. Chauia-Uardigha



2. Dukkala-Abda
3. Fez-Bouleman
4. Gharb-Shrarda-Beni Hssen
5. Gran Casablanca
6. Guelmim-Es Smara
7. El Aaiún-Bojador-Sakia el Hamra
8. Marrakech-Tensift-Al Haouz
9. Mequinez-Tafilalet
10. Oriental
11. Ued Ed-Dahab-Lagouira
12. Rabat-Salé-Zemmour-Zaër
13. Suss-Massa-Drâa
14. Tadla-Azilal
15. Tánger-Tetuán
16. Taza-Alhucemas-Taunat



### 2.5 MEDIO AMBIENTE

Uno de los rasgos característicos de nuestra era es la preocupación medioambiental y Marruecos no ha sido una excepción, si bien es cierto que las condiciones medioambientales del país no son las mejores, en los últimos años, parece haber tomado conciencia de su importancia y son numerosas las iniciativas que se están llevando a cabo al respecto. En el año 2002 se realizó un estudio medioambiental denominado (**rapport sur l'étatdel'Environnement du Maroc**) conocido como REEM, su fin último consistía en analizar y diagnosticar la situación medioambiental del país para así poder emprender las acciones necesarias para su mejora. De este análisis salieron varias conclusiones sobre las causas del deterioro medioambiental del país. En el medio urbano se observó que las condiciones de vías de emisión rondaban la insalubridad, entre otras cosas por las deficiencias en la recogida de residuos domésticos, la contaminación de las aguas (debido a la nula aplicación de normativas en cuanto a emisiones de gases y vertidos no controlados) y la creciente polución derivada de un obsoleto parque automovilístico junto a la mala calidad de los carburantes. A todo esto hay que añadir el crecimiento demográfico urbano experimentado por el país agravado por el fenómeno del éxodo rural que complicaba aun más la situación. Por su parte las condiciones del medio rural tampoco eran muy esperanzadoras ya que a la mala





gestión de los recursos naturales se unió la disminución del capital destinado a tal fin, lo que acrecentaba el éxodo a la ciudad. Además de las causas anteriormente mencionadas conviene recordar que Marruecos es un país con unas condiciones climáticas no demasiado favorables (periodos de sequía prolongados, zonas desérticas, etc.), lo que unido a unas instituciones perezosas en su papel regulador y educador de la conciencia medioambiental convertían a Marruecos en un país que vivía de espaldas al medioambiente.

## **2.6. INDICADOR ECONÓMICO**

### **2.6.1 El crecimiento del PIB:**



Según estadísticas recientes, el PIB de Marruecos en 2010 fue de \$ 103 500 000 000 15 . En económico africano, Marruecos ocupa el 5º poder económico detrás del África del Sur , el Nigeria , el Egipto y Argelia .

La economía marroquí está cambiando en un rápido ritmo de crecimiento. Ha grabado durante los últimos cinco años una tasa de crecimiento promedio de 6,5%. De hecho, en 2001 y en un contexto de bajo rendimiento contra la oscuridad del sector agrícola en el entorno internacional, la economía registró una tasa de crecimiento estimada en el 6,5% frente al 1% en 2000 , 5,2% en 2002 , 6,5% en 2003 al 8% en 2006 y casi el 5% en 2010.

PIB de Marruecos se distribuye en 2010 a 17,1% en la agricultura, el 31,6% en la industria y el 51,4% en los servicios.

<b>Evolución del PIB de Marruecos (IMF) <sup>18</sup></b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2004-2010</b>
Marruecos PIB (en PPA ) \$ mil millones	101.904	108.171	120.365	126.943	138.177	148.109	175.007	N / A
PIB per cápita de Marruecos (en PPA ) en \$	3409	3585	3945	4093	4432	4725	5025	N / A
Evolución del PIB de Marruecos	4.8	3.0	7.8	2.7	6.5	4.4 (est.)	5.4 (est.)	<b>Avg. 5,8%</b>
La deuda pública (porcentaje del PIB) <sup>19</sup>	59.4	63.1	58.1	53.6	51.9	51.8 (est.)	47.1 (est.)	N / A

### **2.6.2 EL CONSUMO, LA INVERSIÓN Y EL AHORRO:**



La recuperación de la inversión también es evidente en el balance de 2003. Esta recuperación fue un aumento del 8% con respecto a 2002. La puesta en marcha de grandes proyectos en el sector de la construcción y las obras públicas se explica en gran parte esta mejora inversión.

Otro signo de la consolidación macroeconómica, el nivel de ahorro nacional, que es de alrededor de 26% del PIB, debido principalmente al aumento de las remesas de los marroquíes residentes en el extranjero (4,7%), el mantenimiento de un nivel alta inversión en activos extranjeros en el extranjero y para reducir los costos e intereses sobre la deuda pública externa.

### **2.6.3 EL DESEMPLEO**



Marruecos también vio el número de aumento de desempleados. Con cerca de 1,13 millones de personas sin trabajo, la tasa nacional de desempleo alcanzó en el primer trimestre de 2012, un 9,9%, un aumento de 0,8 en comparación con el año 2011. Por tanto, son 93.000 desempleados. Además, según el Alto Comisionado de Planificación (HCP), que publicó Jueves, 03 de mayo 2012, un estudio sobre la situación del mercado de trabajo en Marruecos. La tasa de desempleo es más alta en las zonas urbanas, dijo el HCP. Es, de hecho, el 14,4% en las zonas urbanas, frente al 4,8% en las zonas rurales. Los jóvenes son los más afectados por el desempleo, con tasas del 19,2% registrados en los 15 y 24 años, y el 14,5% entre 25 y 34 años, agrega el HCP

### **2.6.4 FINANZAS PÚBLICAS**



Balances financieros han sido restaurados gradualmente en las últimas décadas. 12% del producto interno bruto (PIB) en 1982, el déficit presupuestario se redujo al 2,7% en 2001 y 3,5% en 2003. Sin embargo, el efecto de la crisis y la mala administración ha descarrilado nuevo este indicador .

El déficit presupuestario alcanzó en 2012, el 7,1% de PIB .

El Fondo de Compensación pesaba 55 mil millones de dirhams en 2012, hasta 27 mil millones de DH en comparación con el 2010. Para el 2013, el gobierno ha presupuestado 40 mil millones de dirhams a cargo de compensación en particular sobre la base de un barril de petróleo a 105 dólares en promedio. Este aumento de la indemnización ha pesado mucho en el déficit presupuestario.

### **2.6.5 DEUDA**



La deuda externa pública marroquí era de alrededor de 234.7 mil millones de MAD a finales de 2013 que representa el 26,5% puntos porcentuales del PIB .

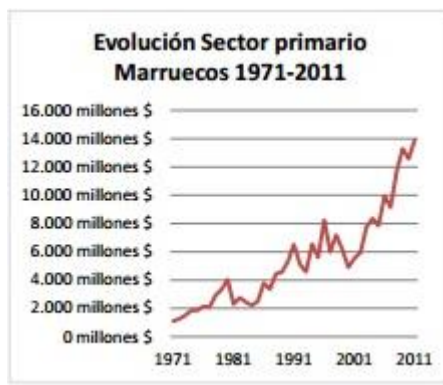
La intervención masiva del Tesoro en el mercado nacional en 2012 (42,5 mil millones de dirhams levantó contra 36.4 mil millones de dirhams al año anterior) se disparó rendimientos de los bonos.

### **2.6.6 Comercio Exterior**



Las importaciones son casi el doble de las exportaciones. La mayoría de las recientes preocupaciones ahora fabricados antes de que los recursos minerales (la primera de las cuales se colocan los fosfatos) y determinados productos agrícolas (frutas y verduras). Las importaciones se centran principalmente en los productos energéticos, los bienes de capital y bienes de consumo. Los malos años agrícolas requieren el uso de las importaciones de granos pesados. La participación en el comercio exterior de Francia sigue siendo dominante (una cuarta parte del valor de las importaciones, un tercio de la de las exportaciones), muy por delante de otros países de la Unión Europea (España, Italia, Alemania). Las relaciones comerciales con otros países del Magreb siguen siendo extremadamente limitados (3% del comercio). Los marroquíes residentes en el exterior envían a su país de los fondos que representan casi el 10% del producto interno bruto y son la principal fuente de divisas. Pero no pueden cubrir el déficit comercial. El país sigue en deuda.

### **2.7. SECTOR PRIMARIO:**



Se observa una tendencia de crecimiento en la evolución del Sector Primario de 1971 a 2011; aunque este crecimiento ha sido irregular en el tiempo destaca el crecimiento experimentado en los últimos años pasando de 4916,5 millones de \$ en el año 2000 a más del doble en el año 2011 (13910,4 millones de \$).

#### **2.7.1 AGRICULTURA:**



Marruecos es un país con un 40% de la población activa que vive en el sector agrícola. Cuenta con una SAU estima en alrededor de 9,5 millones de hectáreas que representan 95 000 km<sup>2</sup> el equivalente a 3,11 veces el área de un país como Bélgica. Los principales productos agrícolas del país son los cereales ( trigo , la cebada y maíz ), remolacha azucarera, caña de azúcar, cítricos ( naranjas , clementinas , etc ...), la uva , los las verduras , los tomates , las aceitunas y el ganado . Pero la producción de cereales, en particular, y de la producción agrícola en general siguen siendo altamente dependientes de las condiciones climáticas y los peligros que enfrenta el país. La producción agrícola marroquí está dominada por los cereales, la distribución por cultivos de las explotaciones agrícolas se reparte de la siguiente manera: 65% destinada a cereales, 11% a plantaciones frutales, 10% a barbecho, 4% a legumbres, 4% a cultivos forrajeros, 3 % a hortalizas y el 3% restante a otros cultivos.

### **2.7.2 PESCA**

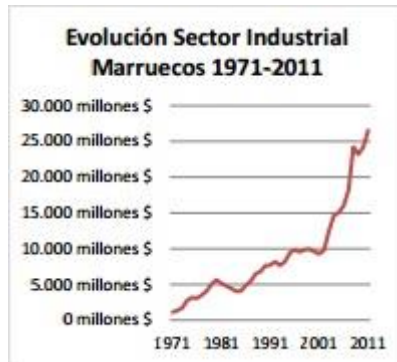


En lo que se refiere al sector pesquero marroquí, contribuye entre el 2 al 3% al PIB. Marruecos figura en el primer puesto de productores de pescado en África, y como vigésimo quinto a nivel mundial. Es el primer exportador mundial de sardinas. La pesca costera y la pesca de altura son las actividades que contribuyen en mayor medida a la producción del sector. Las exportaciones de productos pesqueros de Marruecos representaron en 2011 1.200 M€, principalmente de productos congelados (41%), conservas y semiconservas de sardinas (38%), pescado fresco (13%), crustáceos y gambas (8%) y harinas y aceite de pescado (8%). El 70 % de las exportaciones marroquíes se destinan a la UE y especialmente a España. El sector pesquero se caracteriza por una apertura cada vez mayor, que se hace patente a través de la creación de sociedades mixtas tanto en lo que se refiere a la pesca extractiva como a la industria conservera, de congelación, etc. Mediante la creación de este tipo de sociedades Marruecos recibe tecnología y formación. Los productos



pesqueros marroquíes entran sin pagar aranceles a la UE tras la entrada en vigor, en octubre de 2012, del Acuerdo UE- Marruecos de productos agrícolas y de la pesca. Un nuevo Protocolo pesquero con la UE está siendo negociado.

## **2.8. SECTOR SEGUNDARIO**



Al igual que el resto de sectores de la economía marroquí, observamos en el gráfico como el crecimiento del sector industrial en la última década ha sido espectacular.

### **2.8.1 MINERÍA**



La minería está dominado por fosfato, tomada principalmente en la región de Khouribga, Ben Guerir y Bucraa. En 1999, la industria representaba el 95% de la actividad minera. En 2006, Marruecos es el tercer mayor productor de fosfato con 29,5 millones de toneladas. En 2009, la producción de fósforo se asciende a un total de \$ 14.49 mil millones (China: 30,7; Estados Unidos: 30.1). La producción se lleva a cabo por el Youssoufia Fosfatos (OCP). Marruecos es el mayor exportador de fosfatos en el mundo.

Los principales yacimientos mineros se encuentran en Khouribga, Benguerir / Youssoufia, Meskala y Boukraa.

Según el USGS, Marruecos tiene las segundas mayores reservas probadas de fosfato mundo, con 5,7 millones de toneladas (China 6.6), y las mayores reservas potenciales, con 21 mil millones de toneladas (China: 13).

#### **2.8.1.1 LOS RECURSOS MINERALES**



Los principales productos mineros que se encuentran actualmente en operación en Marruecos:

- El fosfato : 3 ° mayor productor / 1 <sup>st</sup> Exportador (2006)
- El carbón : 15 ° productor mundial / 7 ° exportador
- El Plomo : 10 ° productor mundial.
- El dinero : 10 ° mayor productor
- El oro
- El zinc : 16 ° mayor productor
- El cobalto
- El manganeso
- El antimonio
- El hierro
- La barita
- La fluorita
- La sal de
- El yeso
- Arcillas esmécticas
- El feldespato
- La mica
- La calcita y talco
- La arena de sílice : Desde 2006.

### **2.8.2 INDUSTRIA**



Desde la independencia, Marruecos ha emprendido importantes inversiones para desarrollar y dotar al país de cimientos de la infraestructura industrial. El sector industrial representa casi el 28% del PIB . Larga dominado por la industria de la alimentación , el textil y el cuero , el sector industrial se ha diversificado rápidamente con el desarrollo de las áreas



de la química y Ganadería , depapel y cartón, productos de automoción y de ensamblaje de vehículos , servicios de oficina, computadoras, la electrónica y la industria aeroespacial.

Las diversas industrias existentes en Marruecos:

- **Fabricación:** Marruecos es un país bastante rico en términos de recursos energéticos y minerales (en particular fosfatos). Así que desde su independencia del gobierno ha asegurado el desarrollo de una industria de fabricación para la transformación de productos locales, cuyo objetivo es satisfacer las exportaciones de mercado y nacionales de piensos.
- **La industria textil y cuero:** La industria textil y de cuero, representa en torno al 15% de la producción industrial y emplea a cerca del 47% de la población activa ocupada en la industria. Este sector es uno de los más dinámicos en términos de exportación, realizando aproximadamente el 37% de las exportaciones. El 55% de las empresas del sector son exportadoras. Destaca, asimismo, la importancia de las empresas con participación extranjera que se eleva al 16% de las empresas del sector, generando el 33% de la producción de esta industria. Las autoridades marroquíes han puesto en marcha una estrategia de acompañamiento del sector y de adaptación a la nueva realidad internacional. En este sentido, la cercanía a Europa, la inversión en una mayor calidad y diseño y las ventajas que ofrece el acuerdo de libre comercio con Estados Unidos, se presentan como las principales elementos .
- **La industria alimentaria:** La industria alimentaria es muy potente en Marruecos, Marruecos exporta mucho en el extranjero es principalmente galletas, bebidas, conservas, productos lácteos y derivados, semillas oleaginosas, pescados y mariscos, el procesamiento de frutas y verduras.
- **La industria de la construcción naval:** Marruecos produce barcos de pesca modernos principalmente arrastreros . la principal ciudad que alberga esta industria es Agadir. El Astillero empresa Founty Agadir (CNAF) nació en 2002. Los barcos de pesca Ella para la actividad de construcción: en 2007 el primer barco de pesca marroquí fue exportado a Argelia. 5 otros deberían seguir.
- **La industria farmacéutica:** La industria farmacéutica marroquí es la tercera más grande en términos de tamaño y volumen de negocio en el continente africano después de Sudáfrica y Argelia . Esta industria genera una facturación de € 900 millones / año, o 9000 millones de DHS / año. El Marruecos proporciona entre el 80% y el 90% de sus necesidades en materia de drogas. El país exporta sobre todo a muchos países europeos y africanos. Los requisitos restantes son importados del extranjero, principalmente de Francia.
- **La industria automotriz :** Marruecos produce y ensambla desde 1959 coches, pero también el transporte de camiones en Casablanca marroquí sociedad SOMAC produce





# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



modelos de automóviles Dacia Logan , Peugeot Partner , Citroën Berlingo y Renault Kangoo . En febrero de 2007 más de 5.000 coches marroquíes fueron exportados a España y Francia . Egipto es un importante mercado de automóviles potencial tras la firma de acuerdos comerciales y arancelarios . Por otra parte, Marruecos tiene un concesionario de coches de lujo y alto rendimiento, esta es la marca Laraki fundada en 2000 por el diseñador Abdeslam Laraki. En 2007 , Renault -Nissan firmó con los contratos con el gobierno de Marruecos para la construcción de una planta de fabricación de automóviles cerca de Tánger vale € 1000 millones y que en última instancia garantizar la exportación de 400 000 vehículos al año para 2012, lo que lleva a un total de 440.000 coches al año exportaron . A principios de 2009 una renuncia de préstamo bancario de \$ 400 millones (en un plan para invertir 500 millones de dirhams) fue dirigida por SOMACA con tres bancos marroquíes. Lo que aumentará la capacidad de producción anual de 45 000 a 90 000 a finales de septiembre .



Fabricación de ladrillo tradicional en la región de Safi, Marruecos.

- **La industria artesanal:** Gran parte de los productos de esta industria se exporta a Europa, las principales ciudades marroquíes conocidos por sus industrias artesanales son Marrakech, Fez, Essaouira y Safi.
- **La industria de la aviación:** La industria tiene dos ramas: la aviación civil y militar. Marruecos tiene una certificación ISO en el campo del mantenimiento y reparación de equipos de aeronaves, incluidos aviones de cualquier reactor tipo ( Boeing , Airbus , jets, avión de hélice). Además, la producción de componentes específicos para los aviones tales como el cableado y demás ... se destine a la exportación. Los socios Snecma , Boeing y otras empresas internacionales. El sector de la aviación es uno de los sectores afectados por el plan emergente para revitalizar la economía, las ciudades marroquíes donde está establecida la industria aérea en orden de importancia son Casablanca , Tánger y Rabat . Este sector está en auge y medio centenar de empresas se instalan en Marruecos . El salón AeroExpo Marrakech es una plataforma vital para esta actividad. Marruecos también ha estado presente por primera vez como expositor en el prestigioso Salón Aeronáutico de París en París en 2013 .Bombardier , ha, por su parte,



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



ambientada en Marruecos, en un centro de transición se encuentra en el sitio el Mohammed V Internacional Aeropuerto Nouaceur en 2011 y puso en marcha la producción en 2013 .La contratación se hizo en el IMA (Instituto de Oficios Aeronáutica ), que es parte de la Agencia Francesa para el Desarrollo , que se inauguró en 2011.

- **La industria química:** La industria química marroquí ha aumentado su producción en un 10 por ciento desde 1997. Ella quedó dominada por la valoración de los fosfatos. Los puertos de Safi y JorfLasfar tienen una industria petroquímica altamente desarrollada. Pero la industria química también está en auge en Tánger y Nador (acero altamente desarrollado). La producción de cemento también es estimulada por el mercado de la construcción de edificios (auge) y floreciendo a través de la creación de empresas de clase mundial, como Lafarge , así como ambiciosos programas de desarrollo urbano. La refinería de petróleo en SidiKacem y especialmente la deMohammedia están entre las refinerías más grandes de África .
- **La industria de la electrónica:** El Marruecos tiene una serie de fortalezas para desarrollar la industria de la electrónica: la industria electrónica nació en Marruecos en el curso de los años 1950-1960 con el establecimiento de STMicroelectronics en 1960 ( Thomson en ese momento), con dos centros de concentración Bouskoura (también alberga la sede de África) y Ain Sebaa (cerrada en 2007), y un centro de diseño en Rabat . Hoy en día, el sector tiene una verdadera pasión por ramas de montaje de placas electrónicas, circuitos integrados, centrales telefónicas y de fabricación de componentes electrónicos. El país cuenta con más de 30 unidades industriales, que generan cerca de 7.000 puestos de trabajo. Ellos están exportando a un total de 940 millones de dirhams por año. La fabricación de componentes electrónicos depende, más de 11 empresas y tiene ingresos anuales de más de 1,2 mil millones de dirhams; Está casi exclusivamente orientada a la exportación-producción de la industria electrónica. 83% de los productos electrónicos se exportaron en 2003, principalmente a Francia (más del 99% del total). Pocos años, Marruecos ha pasado de ser un importador a exportador de componentes electrónicos. En el campo de la electrónica, los puntos fuertes de Marruecos son principalmente su proximidad geográfica a la Europa , la disponibilidad de ingenieros y técnicos calificados y una infraestructura adecuada y de buena calidad. El ASEL (Asociación de Área Electrónica) incluye las principales industrias de la electrónica con sede en Marruecos. Sin embargo, este sector sufre por el gasto en I + D . El empleo en el sector eléctrico-electrónica, que comprende más del 50% de las mujeres de casi 31.000 personas, lo que representa el 6,3% de los puestos de trabajo de todas las industrias de procesamiento Unidas. De las 193 empresas que existían en 2003, cerca de 160 pequeñas y medianas empresas constituían la base de la producción industrial (PMI), más del 84% de todo el sector eléctrico-electrónica.



- **Cinematografía:** La industria del cine en Marruecos, industria emergente, sigue representando un volumen de US \$ 200 millones por año. La industria del cine en Marruecos se concentra en la ciudad de Ouarzazate (sur-este), donde muchas películas se han rodado. El brillo excepcional del sur de Marruecos, así como impresionantes paisajes han atraído a muchos productores.
- **Las nuevas tecnologías de la información:** la tecnología de Marruecos tiene "habilidades altamente especializados y soluciones de rendimiento, internacionalmente reconocidos en las áreas de banca, correos, telecomunicaciones, retail, e- gov e identidad electrónica. Esta industria ha crecido Marruecos a finales de la década de 1990 . El país produce las tarjetas inteligentes , las tarjetas de crédito , etc ... El mercado marroquí represente € 700 millones, de los cuales el 10% se concentra en el nuevo ( 2000) Tecnoparque ubicado en Hay Hassani en Casablanca . En el área de SI , algunos grandes grupos marroquíes a desarrollar sus propias soluciones.
- **Zonas francas:** Marruecos tiene una zona libre de Tanger a 15 kilometros de Europa, llamada zona franca de Tánger, que es una tierra de la inversión debido a su proximidad a Europa, facilidades administrativas, fiscales y logístico. Su estrategia es estar vinculado al Puerto TangerMed que será el mayor puerto del Mediterráneo y África hacia adelante. Renault-Nissan planea invertir € 600 millones y producirá 200.000 vehículos al año en 2010 y de 400.000 en el 2012 42 , 43 , 44 . Se trata de una zona franca industrial. También hay dos zonas francas en TangerMed, Mellousa 1 y 2. Además existen áreas de Dajla y El Aaiún , almacenamiento gratis áreas hidrocarburosKebdana y Nador y zona franca industrial de Kenitra .

### 2.8.3 CONSTRUCCION



Respecto al sector de la construcción destaca su peso creciente en la economía. En los últimos años, el sector de la construcción es uno de los más dinámicos, gracias al desarrollo de importantes proyectos públicos de infraestructuras (construcción de autovías, carreteras, puertos, ferrocarriles) al desarrollo de proyectos turísticos y los planes para el desarrollo de nuevas ciudades y de lucha contra los barrios de viviendas insalubres con la construcción de

viviendas sociales. En cuanto al sector manufacturero marroquí, éste emplea cerca de 1,23 millones de personas, lo que representa el 13,4% del total de la población activa ocupada. Las últimas estadísticas del Ministerio de Industria y Comercio confirman la importancia en la estructura industrial marroquí de las industrias químicas y paraquímicas, la agro-industria y el



textil y calzado. Juntas suponen el 80% del total de la producción industrial. El resto está formado principalmente por la industria metalúrgica, mecánica, eléctrica y electrónica.

#### **2.8.4. SECTOR ENERGETICO**

Marruecos destaca por su papel en el desarrollo futuro de la industria el sector eléctrico y de la electrónica. Esta industria se está beneficiando de los planes del gobierno de electrificación rural y de apoyo al desarrollo del sector de componentes de automoción y ensamblaje. Actualmente genera alrededor del 6% de la producción industrial, da empleo al 7% de la población activa ocupada en la industria y representa el 14% de la exportación industrial.

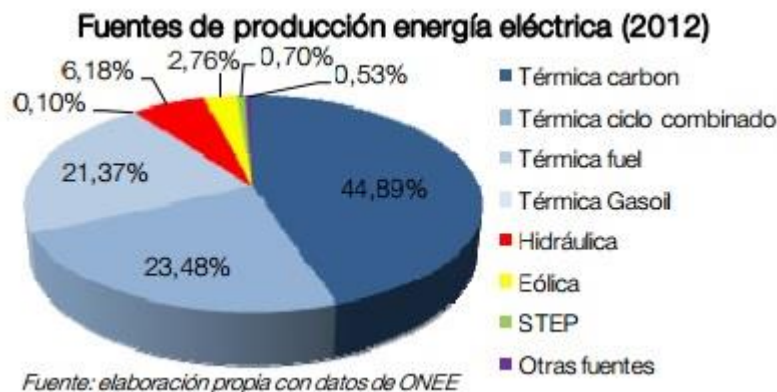
##### **2.8.4.1 RECURSOS ENERGÉTICOS DE LA ELECTRICIDAD:**

- Capacidad Instalada (2006): 5.232 MW
- En 2010, la capacidad instalada de energía eólica alcanzó 280 MW
- Energía llamada neto (2006): 21.105 GWh
- Generación de energía eléctrica (2006): 19.822 GWh

##### **2.8.4.2 DISTRIBUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN:**

- La energía térmica: 18.053 GWh
- La energía hidroeléctrica: 983 GWh
- Energía PASO: 603 GWh
- La energía eólica: 183 GWh

### 2.8.4.3 ENERGIA RENOVABLE:



En 1994, se aprobó una ley que decretaba la apertura de la producción eléctrica de forma concesional. A raíz de ello, algunas industrias comenzaron a producir electricidad para su propio consumo, sin sobrepasar el límite fijado de 50 MW. Se trata de explotaciones mineras, de fábricas de tratamiento de fosfatos, de azucareras, de cementeras etc. Estos auto-productores están conectados a la red de la ONEE, lo que ha permitido suministrar a la red eléctrica la energía sobrante. Estas medidas han permitido reducir las inversiones públicas, movilizar financiación privada y asegurar el acceso a la energía a precios competitivos.



La participación de la ONEE en la producción eléctrica nacional ha registrado un descenso significativo desde 1998, pasando de 55,4% a 39% debido al aumento de la contribución de las empresas concesionarias (de 40,8% al 45%) y de las importaciones (de 3,5% al 15 %) para satisfacer la nacional demanda

de electricidad. Esas importaciones provienen de España y supusieron, en 2012 un total de 4.898 GWh. La demanda de electricidad española ha tenido una evolución creciente a lo largo de los años, lo que obligó, en 2006, a desdoblarse la capacidad de la conexión entre ambos países a 1.400 MW. Actualmente hay intención de construir una tercera línea para reforzar más aún la capacidad de intercambio. La autoproducción supone un porcentaje muy reducido del total.

La potencia total instalada en Marruecos en 2012 fue de 6.692 MW, de los cuales la mayor parte provienen de energía térmica. Como se puede observar en el gráfico, la energía eólica aún tiene



un peso muy reducido, pero ha ido ganando relevancia con el paso del tiempo. En los próximos años se espera que tanto la eólica como la solar cobren aún más importancia.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Térmica	3.189	3.189	3.069	3.449	3.449	3.449	3.449	4.165	4.352	4.352	4.667
Hidráulica	1.167	1.265	1.498	1.729	1.729	1.729	1.729	1.749	1.770,1	1.770,1	1.770,1
Eólica	54	54	54	54	54	114	114	221	221	254,9	254,9
<b>Total</b>	<b>4.410</b>	<b>4.508</b>	<b>4.621</b>	<b>5.232</b>	<b>5.232</b>	<b>5.292</b>	<b>5.292</b>	<b>6.135</b>	<b>6.343,1</b>	<b>6.377</b>	<b>6.692</b>

Fuente: Elaboración propia con datos ONEE



#### 2.8.4.3.1 Distribución:

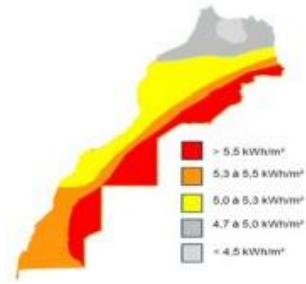
En 2012, la ONEE distribuyó directamente el 55% de la electricidad, mientras que el resto, fue distribuido por los gestores delegados en las grandes ciudades (régies y concesiones privadas).

Según la propia ONEE, el número de clientes a los que daba servicio a finales de 2012 era de 4.716.602. La red de distribución de media tensión de la ONEE en 2012 fue de 74.765 Km., un 7,7% más que en 2011.

#### 2.8.4.3.2 Transporte:

El transporte de la energía eléctrica es competencia exclusiva de la ONEE a través de una red de 21.854km de líneas de 60kV (11.625 km.), 150kV (147 km.), 225kV (8.389 km.) y 400kV (1.693 km.), que permite la interconexión entre los medios de producción. Esta red está igualmente interconectada con la red argelina (cables de 225 y 400 KV) y la española (cables submarinos de 400KV), lo que permite un intercambio mutuo de energía. Actualmente, se estudia la posibilidad de crear una tercera conexión con la red española.

### 2.8.4.3.3 Energía solar



Marruecos es, para muchos expertos internacionales, un lugar potencial para la producción de energía solar debido a su importante yacimiento solar (el 30% del territorio recibe anualmente más de 2.000kWh/m<sup>2</sup>).

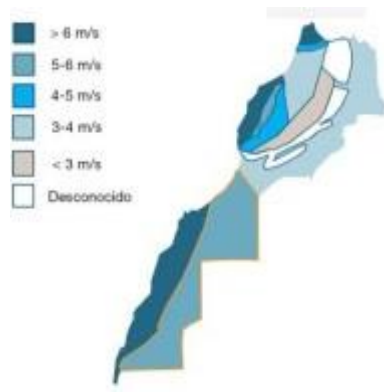
Marruecos dispone de grandes áreas en la región del Sahara y en la meseta del Atlas (un total de 400.000km<sup>2</sup>) que reciben una energía solar de 1.900 kWh/m<sup>2</sup> anuales.

Esta cifra es más o menos dos veces la energía solar recibida en Europa. Ambas regiones están casi despobladas, especialmente la sahariana donde la densidad de población es bajísima.

En materia de energía termo-solar, el mayor proyecto llevado a cabo es la central termo-solar de ciclo combinado de Ain Beni Mathar. El proyecto utiliza tecnología de ciclo combinado integrado con un campo solar de colectores de cilindro parabólico y producirá 470 megavatios de potencia, 0de los cuales 20 provienen de la energía recogida en un campo solar de 183.000m<sup>2</sup>.

En relación a la energía fotovoltaica, se calcula que un total de 51.559 hogares poseían kits fotovoltaicos a finales de 2010. Asimismo, Marruecos cuenta con la central fotovoltaica de TitMellil de 50 kW de potencia. Del mismo modo, se iniciaron los programas de electrificación rural y urbana (PERG y Chourouk) que pretendían desarrollar la tecnología fotovoltaica. A pesar de estos esfuerzos por parte del gobierno marroquí por impulsar la fotovoltaica, su menor competitividad frente a otras tecnologías como la termo-solar, unido a la negativa del gobierno a conceder feed-in tariffs, ha hecho que el sector no haya avanzado recientemente. Esta negativa del gobierno a las feed-in tariffs contrasta con su política de subvenciones de fuentes energéticas no renovables, como el gasoil o la bombona de butano, que han llevado a las industrias a preferir este tipo de energías para cubrir sus cortes de suministro eléctrico antes que invertir en tecnología fotovoltaica.

### 2.8.4.3.4 Energía eólica



Otro de los recursos de los que dispone Marruecos para producir energías renovables es el viento. Como se puede observar en el gráfico, las zonas que cuentan con unas velocidades medias mayores son:

- Tánger y Tetuán con unas velocidades medias anuales de 8-11 m/s a 10 metros.
- Dakhla, Laayoune, Tarfaya, Taza y Essaouira con velocidades medias anuales de 7-8,5m/s a 10 metros.

Según las estimaciones de la Agencia Nacional para el Desarrollo de las Energías Renovables y la Eficiencia Energética (ADEREE), el potencial eólico total es de 7.939 TWh/año (2.645 GW), aunque el potencial eólico técnico se reduce a 4.896 TWh/año (1.632 GW). Esta estimación tiene en cuenta solamente las zonas costeras del norte y del sur de Marruecos. Algunas regiones montañosas del Atlas no han sido estudiadas aún ni tampoco las zonas off-shore (Maruecos dispone de 3.500km de costa). Las estimaciones prevén que el potencial eólico global sea 3 ó 4 veces superior al mencionado anteriormente. La siguiente tabla muestra, más detalladamente, los lugares donde el potencial eólico ha sido evaluado con precisión:

Potencial eólico evaluado en algunas provincias		
Lugar	Provincias	Potencial eólico en MW
Al Koudia Al Baida	Tetuán	300
Cap sim	Essaouira	100
Tarfaya	Laayoune	260
Beni-mejmel, Allak et El Haoud	Tánger - Tetuán	140
Bab aricha, Boujerid,	Taza	100
Sendouk-Fardioua-Haouma	Tánger	200
Cap Cantin	Safi	185
Caphdid-My. Bouzerktoune	Essaouira	250
Sidi Garn – Sahb Harcha	Tan-tan	712

*fuentes: elaboración propia con datos de ADEREE*

Mediante estos datos, se puede concluir que la producción anual de electricidad eólica, que se puede obtener a partir de parques eólicos de elevada densidad en las regiones ventosas, puede alcanzar los 100 a 150 MWh/Km<sup>2</sup>. En el sur de Marruecos una densidad de 7 MW/Km<sup>2</sup> de potencia instalada produciría unos 28 MWh/km<sup>2</sup> por año.

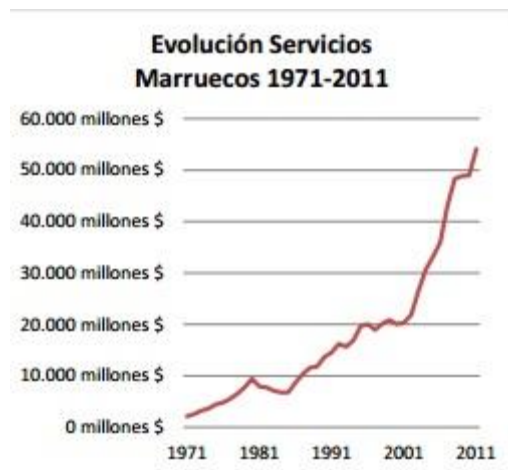
En la actualidad existen en Marruecos los siguientes parques eólicos, ya sean de la ONEE o de auto productores:



Parques eólicos en Marruecos					
Nombre	Potencia instalada (MW)	Prod. anual estimada (GW/h)	Nº aerogen.	Puesta en servicio	Región
<b>Parques construidos</b>					
Al Koudia Al Baida (Abdelkhalek Torrès)	50	226	91	2000	Tetuán
Amogdoul	60	210	71	2007	Essaquira
Cementera Lafarge Tetuán	32	80	-	2008	Tetuán
Tanger I	140	526,5	165	2009	Tánger
Ciments du Maroc	5	12	5	2011	El Aaiún
<b>Total construidos</b>	<b>287</b>				
<b>Parques en construcción</b>					
Tarfaya	300	753	131	en construcción	El Aaiún
Akhfennir	200	254	61	en construcción	Tan Tan
El Aaiún	50	127	39	en construcción	Laâyoune
El Haouma	50	126	22	en construcción	Tánger
Jbel Khalladi (Sendouk)	120	N.D.	N.D.	en construcción	Tetuán
<b>Total en construcción</b>	<b>720</b>				
<b>Programa Eólico Integrado de 1.000 MW</b>					
Taza	150	430		en construcción	Taza
Tanger II	150	450			Tánger
Koudia Al Baida	300	1.100	N.D.	licitación	Tetuán
Tiskrad	300	1.000		pendiente de adjudicación	El Aaiún
Boujdour	100	325			El Aaiún
<b>Total Programa Eólico Integrado</b>	<b>1.000</b>				
<b>TOTAL</b>	<b>2.007</b>				

Fuente: elaboración propia con datos de CNEE y [www.thewindpower.net](http://www.thewindpower.net)

## 2.9 SECTOR TERCIARIO



El sector servicios mantiene un peso predominante y en aumento del PIB de la economía marroquí (59,2% en 2012), a partir de principios de la década 2000 el crecimiento del sector servicios es especialmente intenso. Destacan los siguientes subsectores:

- Turismo
- Telecomunicaciones
- Internet
- E-commerce
- transporte

### 2.9.1 TURISMO

La actividad turística es uno de los principales motores de crecimiento de la economía marroquí y uno de los sectores prioritarios para las autoridades. Sus atractivos culturales y naturales y su cercanía a Europa son factores que permiten un importante desarrollo de este sector. Según datos del WorldTravelTourism Council para 2012, la contribución directa al PIB fue de un 8,7% y la contribución indirecta de un 18,7%. Durante el año 2012 (datos del Observatorio Nacional



de Turismo), las llegadas de turistas a Marruecos alcanzaron los 9,37 millones de turistas, lo que supuso un aumento del 0,4% respecto al año 2011. Durante el primer trimestre de 2013, el número de turistas que ha visitado Marruecos se ha incrementado en un 11% con respecto a los mismos meses del año 2012.

### **2.9.2 TELECOMUNICACIONES**

Se ha producido un aumento importante en la penetración de la telefonía móvil, la cual debido a la liberalización de este mercado y la consecuente competencia entre operadores ofrecía mejores precios, en detrimento de la telefonía fija. El número de abonados a móvil alcanzó en diciembre de 2012 los 39,02 millones de abonados (36,15 millones en 2011), lo que supone una tasa de penetración del 119,97% (113,75% en 2011). La distribución entre operadores, según las estadísticas de la Agencia Nacional de Reglamentación de las telecomunicaciones de junio 2013 fue: 45,13% Maroc Telecom, 28,47% Meditel y 26,4% Inwi. Por su parte, la telefonía fija, ha ido decreciendo. En 2012, la red de telefonía fija (residencial, profesional y teléfonos públicos) alcanzó los 3,28 millones de abonados (inferior a 2011, con 3,57 millones de abonados), con una tasa de penetración del 10,08% (11,08% en 2011). La distribución entre operadores en 2012 fue: 41,41% Maroc Telecom, 0,88% Meditel y 57,71% Inwi. Esta tendencia a la baja se mantiene en 2013 y el parque de líneas fijas descendió hasta situarse en 3,11 millones de abonados a finales de junio 2013.

### **2.9.3 INTERNET**

Internet ha experimentado un rápido crecimiento en los últimos años, ya que ha pasado de los 1.866.963 abonados en 2010 a más de 4,9 millones de abonados en la actualidad. La mayoría de los usuarios se conectan a través de 3G (82,73%) frente a los usuarios que se conectan a través de ADSL (17,23%). La distribución entre operadores del total de las conexiones a Internet en 2012, Maroc Telecom acapara el 56,32%, Meditel el 28,69% y Inwi el 14,99%. Llama la atención que dentro de las conexiones a través de ADSL, Maroc Telecom tiene el 99,92%. De las conexiones a través de 3G, Maroc Telecom acapara el 47,22%, Meditel el 34,68% y Inwi el 18,10%.

### **2.9.4 E-COMERCIO:**

El servicio de e-commerce está empezando a tomar forma en Marruecos. En 2012 los usuarios que compraron algo a través de internet fueron 304.000, esto supone un crecimiento muy importante (112,5%) respecto a los 143.000 de 2011. De todas las compras online, el 76% fue en páginas marroquíes y el 24% en páginas internacionales.

### **2.9.5 TRANSPORTE**

Los sectores relacionados con el transporte y las comunicaciones continúan caracterizándose por su dinamismo. El transporte por carretera, marítimo y aéreo, con el objetivo de abaratar los costes, se encuentra inmerso actualmente en un ambicioso programa de liberalización



---

### **3. CAPITULO III:**

# **PREVISION DE EVOLUCION ECONOMICA DEL REINO DE MARRUECOS PARA LA PROXIMA DECADA 2024**



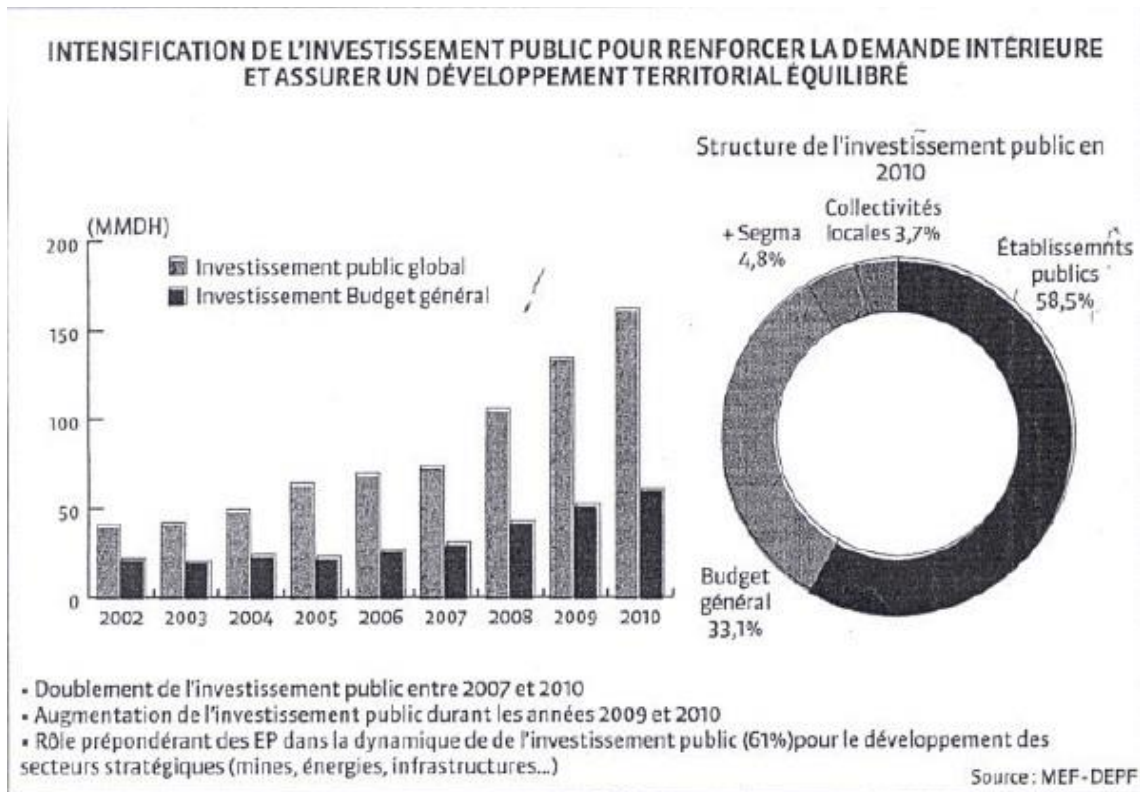
Para alcanzar las cifras que tanto hacen soñar en términos de creación de empleo, hay que asegurar un crecimiento durable situado alrededor del 6%, lo que permitiera de multiplicar la talla de la economía marroquí, sabiendo que el Sr. Chafiq director de estudios y previsiones financieras (DEPF) aseguró que es al alcance del país, este último, con su optimismo, asegura que «Marruecos de mañana tendrá una generalización de la protección social y un nuevo sistema de jubilación que se está en proceso de elaborando porque la dinámica demográfica cambia».

estas perspectivas prevén también un poder de compra de 8000 dólares en el horizonte de 2024, un Marruecos con un potencial diferente; la apertura del país y la integración de la economía mundial van a perseguir, asociado a una amelioración de los indicadores y desarrollo humano.

Un entusiasmo que comparte el ministro de la industria, comercio y nuevas tecnologías que piensa que la configuración económica mundial va cambiando. El objetivo de Marruecos es entonces de poder rivalizar en 2024 con unos países como India y Brasil. también insisten en que los motores de crecimiento están disponibles, y que hay que seguir las modernizaciones y asegurar la concretización de las diferentes obras en proceso que pueden aportar el salto de la economía marroquí.

Según el ministro, hace referencia a los proyectos CASABLANCA FINANCE CITY, PUERTO DE TANGER MED, y PLAN MAROC SOLAIRE. este último proyecto es muy costoso; 9000 M de dólares.

Estos tres últimos años, han sido muy difíciles para la economía mundial y también para la economía nacional del país, y teniendo en cuenta estos datos, Marruecos ha movilizad más de 1000M de euros en el mercado internacional, y esto no es todo, dado que el crecimiento económico ha quedado estable en el 5% desde hace varios años. Un crecimiento consolidado y poco inflacionista. la inflación es del 2%, y también varios elementos que tienen un impacto positivo sobre la estabilidad económica Marroquí.



La DEPF añade que la salud de la economía marroquí está bien vendida a los inversores extranjeros desde la creación en 2009 de la agencia marroquí de inversores (AMDI).

Otras decisiones importantes son la puesta de un comité nacional de etapas para la inversión, un organismo que aporta un rol de facilitar las formalidades ligadas a la creación de empresas.

Marruecos entonces se proyecta como un país abierto al mundo en el horizonte de 2024. Una abertura constante de acuerdo con el libre intercambio, como aquel firmado en 1996 con la unión europea y puesta en vigor en el año 2000, o también el acuerdo de libre intercambio entre Marruecos y Estados Unidos que ofrece a los productos marroquíes una exoneración progresiva.



***4.CAPITULO IV :***  
***PLANES DE EVOLUCION***  
***ECONOMIA DEL REINO DE***  
***MARRUECOS PARA LA PROXIMA***  
***DECADA***



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



Marruecos se ha propuesto convertirse en un "país emergente" en 2020, el año que marca buena parte de los objetivos establecidos en la estrategia global e integrada del Gobierno, cuyas principales bases son el desarrollo de las infraestructuras y el fomento de los sectores "motores" de la economía, en especial la agricultura, el turismo y la industria

Según el ministro, "en los últimos diez años se ha duplicado el Producto Interior Bruto (PIB) y la Renta per Cápita (RPC)" y "en los siete próximos años pretendemos duplicar el PIB y la RPC". Para ello, explicó, Marruecos cuenta con varias ventajas, desde su posición geográfica hasta la juventud de su población, pasando, en términos de competitividad, con que los costes en Marruecos son "entre ocho y trece veces" más bajos que en los países de la UE. En todo caso, advirtió Mezouar, "el papel del Estado es primordial, porque sólo el Estado es capaz de anticipar lo que necesita el país".

Por su parte, el ministro de Comercio e Industria, Ahmed Chami, explicó que el proceso de reformas puesto en marcha en Marruecos por la "nueva generación de dirigentes políticos", encabezados por el Rey Mohamed VI, está permitiendo "un crecimiento económico regular continuo", basado en una "estrategia de desarrollo coherente y equilibrado", en el "saneamiento de las cifras macroeconómicas" y en "la apertura de Marruecos al exterior con múltiples acuerdos de libre cambio.

Este crecimiento, explicó Ahmed Chami, se ha basado en el fomento de "cuatro motores de la economía global" como son la agricultura, el turismo, la industria y los fosfatos. Asimismo, el Plan de Emergencia para la Modernización y el Desarrollo del Tejido Industrial está potenciando seis "motores de la economía industrial", como son el automóvil, el sector aeronáutico, la electrónica, el textil y el cuero, el sector agroalimentario y la industria del 'offshore'.

Según Chami, la deuda pública ha pasado del 68,1 por ciento del PIB en 2000 al 48,3 en 2008 y al 47,19 en 2009. Asimismo, el crecimiento anual del PIB ha aumentado desde un 3,2 por ciento de media entre 1998 y 2000 al 5,2 entre 2002 y 2008 y al 5,6 en 2009. Ese crecimiento del PIB, a juicio del ministro de Fomento y Transporte, Karim Ghallab, "revela que se trata de un crecimiento estructural en una época de grave crisis en Europa". "El crecimiento del PIB en algunos países europeos es menor el cuatro por ciento", aseguró. Según Ghallab, "Marruecos tiene un dinamismo propio, un crecimiento propio, unas estructuras propias y unos recursos propios" pese a las importantes inversiones extranjeras en el país, y basa su crecimiento en "dos factores importantes, las estrategias sectoriales y la asociación entre el Estado y el sector privado", así como en la puesta en marcha de "objetivos claros a cinco años".



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



Para llevar a cabo sus objetivos, explicó Karim Ghallab, el Gobierno ha desarrollado una "estrategia logística cuya base son las grandes obras y desarrollo de infraestructuras de transportes, su centro, las reformas y la liberalización de los transportes, y la cúspide, la puesta en marcha de los servicios logísticos". "Es lo que estamos realizando ahora, aprovechando las grandes obras y la liberalización de los transportes para mejorar los servicios logísticos", agregó.

En este marco estratégico, un eje fundamental del crecimiento ha sido la inversión en infraestructuras. Según Ghallab, entre 1998 y 2002 se invirtieron 2.400 millones de euros en las "grandes obras en aeropuertos, puertos, trenes y carreteras y autopistas". Esta cantidad ascendió a los 5.100 millones entre 2003 y 2007 y a los 11.000 millones para el actual periodo de entre 2008 y 2014.

Uno de los puntos fuertes de la estrategia logística del Gobierno son las llamadas "plataformas logísticas", un plan consistente en la creación de una red nacional de "plataformas intermodales que conectarán los principales flujos de mercancías del país". El plan cuenta con una inversión total de 10.300 millones de euros y su "horizonte" es el año 2030, cuando "se espera completar su ejecución con el sector privado". La iniciativa conlleva la interconexión de las grandes cuencas de consumo de agua, de los principales puntos de intercambio comercial y de las grandes infraestructuras de transporte con que cuenta el país en una red de 3.300 hectáreas, de las cuales 2.080 hectáreas deberán estar construidas en 2015, cuando concluya la primera fase del proyecto.

El director adjunto de Asuntos Técnicos del Ministerio de Equipamiento, Transporte y Logística marroquí, AbdellahIsmaili, ha presentado un plan de inversión de más de 14.000 millones de euros en la construcción y mejora de infraestructuras públicas, especialmente en carreteras y autopistas, puertos, aeropuertos y líneas ferroviarias, así como en instalaciones logísticas.

Ismaili ha destacado la construcción de más de 46.000 kilómetros de carreteras, la ampliación anual en 150 kilómetros de la red de autopistas y autovías, 30 grandes proyectos de ingenierías, y la mejora de la red nacional de zonas logísticas y las tareas de mantenimiento de estas construcciones.

El Gobierno marroquí ha establecido el objetivo de convertir a su país en un centro logístico internacional de primer orden. De hecho, cerca del 60 por ciento de su presupuesto anual va destinado a la creación de una red de infraestructuras que mejore tanto su conectividad interna





como internacional, a lo que se suma las aportaciones de los fondos multilaterales para la licitación de obras y servicios internacionales.

El representante del Gobierno marroquí destacó también como atractivos, una mano de obra barata, y una localización estratégica, a tan sólo 14 kilómetros de España, entre otros aspectos.

Junto a los proyectos de construcción de nuevas carreteras y vías ferroviarias, indicó que sólo en 2015 llevarán a cabo 30 grandes proyectos, que incluyen la construcción de puentes, así como los trabajos preparatorios para la creación de dos nuevos puertos, el de Nador (Mediterráneo) y el de Kenitra (Atlántico). También dijo que antes de finalizar 2015, quieren tener listas 2.080 hectáreas correspondientes a zonas logísticas y zonas francas.

Las principales acciones son:

#### **4.1.1. VIVIENDA**

- Social: Construcción de viviendas sociales y de nuevas ciudades para satisfacer el crecimiento natural de la población y sustituir la vivienda inadecuada. El Ministerio del Hábitat, Urbanismo y Ordenación del Territorio tutela inversiones por valor del 9,01% del Presupuesto para 2010, a través fundamentalmente de HAO Groupe (Holding Inmobiliario Al Omrane), que prevé la inversión de un 8,17% de las inversiones de empresas públicas.
- Turística: Construcción de estaciones balnearias; incrementar la capacidad hotelera para acoger a nuevos turistas; segunda vivienda para extranjeros y mercado doméstico.

#### **4.1.2. INFRAESTRUCTURAS**

- Ferrocarriles: En plan de extensión y mejora de la red de ferrocarriles y creación de una línea de alta velocidad. La ONCF (Organización Nacional Ferroviaria) cuenta con un 6,81% de los presupuestos generales.
- Puertos: La construcción o ampliación de puertos tanto comerciales como de recreo y mejoras en la infraestructura portuaria, construcción de nuevas terminales de contenedores; la TMSA (Agencia Especial Tánger-Mediterráneo) ha obtenido un 4% de los presupuestos.
- Aeropuertos: Ampliación, mejora y acondicionamiento de aeropuertos. El Grupo RAM (Royal Air Maroc), con un 2,17% del presupuesto, y ONDA (Oficina Nacional de Aeropuertos), con el 2,04%, se encargan de las mismas.



- Autopistas y Carreteras: Ampliar la red de autopistas y en materia de carreteras el desdoblamiento y eliminación de puntos negros, además del acondicionamiento de 15.500 Km de red viaria en el ámbito rural; la ADM (Autopistas de Marruecos) ejec.tará el 6,13% del Presupuesto 2010 y la CFR (Caja de Financiación de Carreteras), el 1,58% del mismo.
- Otras: Infraestructuras hospitalarias (dentro del plan Visión Santé 2024); energía (construcción de plantas solares y eólicas); electricidad y agua (proyectos de tratamiento y saneamiento)).



***5. CAPITULO V***  
***ANALISIS COMPARATIVO EN EL***  
***ENTORNO.***



### **5.1.1 PRESENTACION DE AFRICA**

Tercer continente más grande de la Tierra, con islas adyacentes, que ocupa una superficie de unos 30.330.000 km<sup>2</sup>, el 22% del total de la masa terrestre. El pico más elevado del continente es el monte Kilimanjaro (5.895 m), con nieves perpetuas, en Tanzania, y el punto más bajo es el lago Assale (153 m por debajo del nivel del mar) en Yibuti (o Djibouti). África presenta una línea costera regular, con pocos entrantes. La longitud total de su litoral (30.490 km), en proporción con su área, es menor que en cualquier otro continente.

Las principales islas de África, con una superficie conjunta de 621.600 km<sup>2</sup>, son Madagascar, Zanzíbar, Pemba, las islas Mauricio, Reunión (departamento en ultramar de Francia), Seychelles y Comores en el océano Índico; Santo Tomé y Príncipe y Bioko en el golfo de Guinea; Santa Elena (dependencia británica), Ascensión (dependencia británica), y las islas Bijagós en el Atlántico sur; y las islas de Cabo Verde, Canarias (España) y Madeira (Portugal) en el Atlántico norte.

### **5.1.2 ENTORNO NATURAL**

Excepto la costa norte y los montes Atlas al noroeste, el territorio de África es una vasta y ondulada meseta, desfigurada por varias grandes cuencas en forma de U.

### **5.1.3 REGIONES FÍSICAS**

África puede dividirse en tres importantes regiones: la meseta septentrional, las mesetas centrales y meridionales y las montañas del este. En general, la altura del continente se incrementa de noroeste a sureste, con una media de unos 560 m. Las franjas costeras bajas, con la excepción de la costa mediterránea y la costa de Guinea, son, por lo común, estrechas y se elevan bruscamente hacia la meseta.

El Sahara es el desierto más extenso del mundo: situado en el norte de África, se adentra 1.610 km en el continente y tiene una anchura de 5.150 km desde el océano Atlántico hasta el mar Rojo. Su superficie total es superior a los 9 millones de kilómetros cuadrados, de los que sólo 207.200 son oasis parcialmente fértiles. ALLSTOCK, INC./R. Krubner

### **5.1.4 DRENAJE Y RECURSOS**

El río Nilo, con una longitud de 6.650 km, drena el noreste de África y es el río más largo del mundo. El río Congo, de 4.670 km de longitud, drena gran parte de África central. El tercer río



más largo, el río Níger, en África occidental, tiene 4.180 km de longitud; sólo es navegable en su parte superior durante las estaciones de lluvia.

los lagos Turkana (también llamado Rodolfo), Alberto, Tanganica y Malawi. El lago Victoria, el más grande de África y el tercero del mundo, no es, sin embargo, parte de este sistema; abarca una depresión poco profunda en las montañas orientales.

Conseguir un control efectivo de suministro de agua es un problema importante en África. Enormes áreas cuentan con precipitaciones en forma de lluvia muy escasas e irregulares, por lo que deben almacenar agua en caso de que se produzcan precipitaciones insuficientes o tardías. Otras áreas poseen demasiada agua: existen grandes pantanos y sufren inundaciones periódicas. Recientemente, se han construido numerosas presas y depósitos con el fin de regular el caudal de los ríos y encauzar el agua para crear regadíos y centrales hidroeléctricas. Los numerosos ríos y las abruptas cataratas de las vías fluviales sugieren que África posee el 40% del total de la potencia hidroeléctrica mundial.

### **5.1.5 CLIMA**

En general, el clima de África es más uniforme que el de cualquier otro continente. Esto es a causa de la posición del continente en la zona tropical, el impacto de las corrientes oceánicas frías y la ausencia de cadenas montañosas que sirvan de barrera climática.

Se pueden distinguir siete zonas climáticas. El centro del continente y la costa oriental de Madagascar presenta un clima caracterizado por lluvias abundantes (1.800 mm anuales) y temperaturas elevadas (26,7 °C) que permiten el desarrollo de un bosque tropical. Al oeste, el clima de la costa de Guinea se parece al clima ecuatorial excepto en que las precipitaciones se concentran en una estación, aunque en ningún mes faltan lluvias.

Al norte y al sur, el clima propio de bosque tropical es sustituido por una zona de clima tropical que permite una vegetación de sabana, que abarca una quinta parte de África. Se caracteriza por una estación húmeda durante los meses de verano y una estación seca en los meses de invierno. El total de las precipitaciones de lluvia anuales varía desde los 500 mm a más de 1.550 mm. Lejos del ecuador, al norte y al sur, la zona climática propia de la sabana da paso a otra que sólo permite el desarrollo de una vegetación de estepa seca. La media de las precipitaciones anuales oscila entre los 250 y los 500 mm y se concentra en una estación.



### **5.1.6 FLORA**

La flora africana se puede clasificar de acuerdo con las precipitaciones y las zonas climáticas. La zona tropical, donde la media de precipitaciones anuales supera los 1.270 mm, está cubierta por una densa capa de arbustos, helechos y musgo, sobre la cual se alzan numerosos árboles, tanto perennifolios como caducifolios, destacando las palmeras de aceite. La zona de bosque de montaña, con unas precipitaciones ligeramente inferiores a las de la selva ecuatorial, se extiende por las montañas de Camerún, Angola y regiones de África oriental. Aquí, los arbustos que cubren el suelo dan paso a palmeras de aceite, árboles caducifolios y coníferas. La zona de bosque de sabana, con precipitaciones anuales que oscilan entre los 890 y los 1.400 mm, cubre grandes áreas con un manto de hierba y arbustos ignífugos, sobre la que se alzan árboles caducifolios y leguminosos, también ignífugos. La superficie ocupada por la pradera de sabana, donde se registran unas precipitaciones anuales entre 500 y 890 mm, está cubierta por hierba baja y arbustos, además de pequeños y aislados árboles de hoja caduca. En la zona de vegetación esteparia de espino, con precipitaciones anuales de 300 a 510 mm, predomina un manto herbáceo aún más fino junto con árboles carnosos y semicarnosos dispersos. En el espacio dominado por la maleza subdesértica, que registra unas precipitaciones anuales que oscilan entre los 130 y 300 mm, prevalece una formación herbácea con arbustos pequeños y dispersos. La zona de vegetación desértica, en áreas con precipitaciones anuales inferiores a los 130 mm, cuenta con una vegetación muy escasa y dispersa o ninguna en absoluto.

### **5.1.7 FAUNA**

África presenta dos zonas diferenciadas de fauna: la zona del norte y noroeste, que incluye el Sahara; y la zona etíope, que incluye toda el África subsahariana. La zona norte y noroeste se caracteriza por una fauna parecida a la de Eurasia; abundan ovejas, cabras, caballos y camellos. El arruí, el ciervo rojo africano, y dos tipos de íbice son originarios de la costa septentrional africana. Los zorros del desierto habitan en el Sahara junto a liebres, gacelas y los jerbos, un pequeño roedor saltador. La zona etíope es famosa por su gran variedad de animales y aves típicas. Bosques y praderas están pobladas por numerosas especies de antílopes y ciervos, cebras, jirafas, búfalos, elefantes africanos, rinocerontes, además del babuino y otros monos. Entre los animales carnívoros se encuentran el león, el leopardo, el guepardo, la hiena, el chacal y la mangosta. El gorila, el simio más grande del mundo, habita en los bosques húmedos del África ecuatorial, así como monos, ardillas voladoras, murciélagos y lemures

La mayoría de las aves pertenece a los grupos del Viejo Mundo. La gallina de Guinea es la principal ave de caza. Las aves acuáticas, en especial los pelícanos, garzas gigantes, flamencos,



cigüeñas y garcetas, se reúnen en gran número. El ibis es frecuente en la región del Nilo, y el avestruz en África meridional y septentrional. Los reptiles son de origen europeo en su mayoría e incluyen a lagartos, cocodrilos y tortugas. En toda la zona etíope se puede encontrar gran variedad de serpientes venenosas, como la mamba. Entre las serpientes constrictoras destacan las pitones, principalmente en África occidental; el boa constrictor sólo habita en Madagascar. Abundan los peces de agua dulce, con más de 2.000 especies conocidas, así como insectos destructivos, en especial mosquitos, hormigas guerreras, termitas, langostas y moscas tse-tse. Estas últimas transmiten la enfermedad del sueño a humanos y animales (cuando afecta a estos últimos la enfermedad se llama 'nagana').

### **5.1.8 RECURSOS MINERALES**

África es muy rica en recursos minerales; posee la mayoría de los minerales conocidos, muchos de los cuales se encuentran en cantidades importantes, aunque su distribución geográfica es irregular. Hay grandes yacimientos de combustibles fósiles como el carbón, petróleo y gas natural. África tiene algunas de las más grandes reservas mundiales de oro, diamantes, cobre, bauxita, manganeso, níquel, platino, cobalto, radio, germanio, litio, titanio y fosfatos. Otros importantes recursos naturales son el mineral de hierro, el cromo, el estaño, el cinc, el plomo, el torio, el circonio, el vanadio, el antimonio y el berilio. También hay cantidades explotables de arcillas, mica, azufre, sal, natrón, grafito, piedra, caliza y yeso.

### **5.1.9 ETNIAS**

El Sahara forma una gran barrera entre los pueblos de África del Norte y los del África subsahariana. Aunque los grupos étnicos del continente han sido sometidos a numerosos sistemas de clasificación, la división geográfica parece ser la más apropiada.

- **Etnografía**

En la parte norte del continente, incluido el Sahara, predominan los pueblos caucasoides, principalmente bereberes y árabes. Constituyen cerca de una cuarta parte de la población del continente. Al sur del Sahara predominan los pueblos negroides, aproximadamente el 70% de la población de África. Existen pueblos khoisans, sans (bosquimanos) y khoikhoi (hotentotes), en África meridional. Los pigmeos se concentran en la cuenca del río Congo y en Tanzania. Dispersos por África, pero agrupados principalmente en África meridional, hay unos cinco millones de blancos de origen europeo.



La población india, que se acerca al millón de habitantes, se concentra a lo largo de la costa este africana y en África del Sur.

Se han clasificado más de 3.000 grupos étnicos distintos en África. La familia extensa es la unidad social básica para la mayoría de estos pueblos. En gran parte de África la familia se une a una sociedad más amplia mediante grupos de parentesco como los linajes y los clanes. En general, los grupos de parentesco tienden a excluir el matrimonio entre sus miembros y se casan fuera del grupo. La aldea está constituida frecuentemente por un único grupo de parientes que se unen por descendencia masculina o femenina.

- Demografía

Aunque África ocupa una cuarta parte del total de la superficie terrestre, sólo tiene el 11,5% de su población. A mediados de la década de 1980 la población total del continente se estimaba en 550 millones. La densidad media, unas dieciocho personas por kilómetro cuadrado, es inferior a la mitad de la media mundial. Esta cifra incluye grandes áreas, como los desiertos del Sahara y Kalahari, que están prácticamente deshabitados. Cuando se calcula la población que vive de la tierra de labor o productiva, la densidad media se incrementa hasta 139 personas por kilómetro cuadrado. Las áreas más densamente pobladas del continente son las de las costas septentrionales y occidentales, en las cuencas de los ríos Nilo, Níger, Congo y Senegal y en la meseta oriental africana. Nigeria, con una población de alrededor de 89 millones de habitantes, es la nación más poblada de África.

La tasa de nacimientos es del 46‰, en contraste con la tasa europea del 14‰. La difusión de los servicios médicos desde la II Guerra Mundial es la causa de la brusca disminución en las tasas de mortalidad, en torno al 17‰. La población africana se incrementa anualmente un 2,9%. No obstante, estas estadísticas varían bastante según los países y las regiones. Los jóvenes son el grupo más numeroso en cuanto a la distribución por edad. En la mayoría de los países africanos la mitad de la población tiene quince años de edad o menos.

La población africana continúa siendo rural en su mayoría; sólo una quinta parte de la población vive en ciudades de más de 20.000 habitantes. El norte de África es la zona más urbanizada, pero en todo el continente se pueden localizar ciudades importantes. Algunas ciudades africanas con más de un millón de habitantes son Alejandría, Gizeh y El Cairo en Egipto; Argel, en





Argelia; Casablanca, en Marruecos; Lagos, en Nigeria; Addis Abeba, en Etiopía; Abiyán, en Costa de Marfil; Kinshasa, en República Democrática del Congo, y Johannesburgo y Ciudad de El Cabo, en Suráfrica. Los centros urbanos actúan como polos de atracción de gran cantidad de inmigrantes, ya sea como habitantes permanentes o como trabajadores temporales. El crecimiento urbano ha sido particularmente rápido desde la década de 1950. Se ha desarrollado una considerable corriente migratoria de trabajadores, sobre todo centroafricanos, a las minas y factorías de Zambia, Zimbabue y Suráfrica, de norteafricanos a Francia y, más recientemente, a los países pertenecientes a la Unión Europea. Las guerras civiles en ciertos países han provocado migraciones masivas de refugiados, al igual que las sequías y las hambrunas.

- Lenguas

Se hablan más de mil lenguas en África. Aunque más de 50 superan los 500.000 parlantes cada una, relativamente pocas personas hablan la mayoría de estas lenguas. Además del árabe, las más habladas son el swahili y el hausa. Las principales familias o grupos lingüísticos son: el congo-kordofaniano y el nilo-sahariano, los dos grupos más amplios con más de 160 millones de hablantes cada uno; el camino-semítico, o afro-asiático, que se concentra en el norte y noroeste de África; y el de las lenguas khoisán, que hablan los sans y khoikhoi de África del Sur. Muchos africanos, en especial aquellos del África subsahariana, son bilingües: hablan su idioma nativo al igual que el que llevaron los primeros gobiernos coloniales europeos. Véase Lenguas africanas.

- Religión

El cristianismo, la religión más difundida, fue introducido en África del Norte en el siglo I y se extendió al Sudán y las regiones etíopes en el siglo IV. El cristianismo sobrevivió en Etiopía gracias a la Iglesia copta, pero en otras zonas fue sustituido por el islam. Fue reintroducido y se extendió por el África tropical con el desarrollo de la expansión europea en ultramar a partir del siglo XV. Hoy, los grupos protestantes y católicos están representados por igual en todo el continente.

El islam, la segunda religión más difundida de África, fue introducido en todo el norte de África en el siglo VII y durante los siglos siguientes se extendió por la costa oriental y las praderas del África occidental. A lo largo del siglo XX el islam se introdujo en las restantes zonas del continente. La más antigua escuela jurídica musulmana, denominada



maliki, prevalece en la mayor parte del África musulmana, excepto en Egipto, el Cuerno de África y la costa este africana.

Cerca del 15% de los pueblos africanos practican religiones animistas o locales. Aunque existe una gran variedad, tienden a tener un único dios o creador y varios espíritus subordinados -espíritus de la naturaleza que habitan en los árboles, el agua, los animales y cualquier otro elemento o fenómeno natural- y espíritus ancestrales, como los fundadores de la familia, el linaje o el clan -que influyen en la vida diaria. Véase Religión: Religiones primitivas.

Ciertos movimientos religiosos animistas mezclan ritos ortodoxos cristianos con creencias religiosas tribales. Guiados por sus propios profetas, estos grupos se han extendido por toda África, aunque parecen más difundidos y poderosos en África central y África del sur.

Existen pequeñas comunidades judías en el norte y en el sur de África, y los cultos hindúes, budistas y taoístas están extendidos por África oriental y meridional.

- Cultura
- Gran parte de la actividad cultural africana se centra en la familia y el grupo étnico. Arte, música y literatura oral sirven para reforzar las estructuras religiosas y sociales existentes. La minoría occidentalizada, bajo la influencia de la cultura europea y el cristianismo, rechazó en principio la cultura tradicional africana, pero con el auge del nacionalismo africano ha tenido lugar un resurgimiento cultural. Los gobiernos de la mayoría de las naciones africanas subvencionan compañías nacionales de danza y música, museos y, en menor grado, a artistas y escritores. Véase Literatura africana; Música africana y Danzas africanas.

## **5.2 DESARROLLO ECONÓMICO**

La gran mayoría de los africanos han sido tradicionalmente agricultores y pastores, ya que cultivaban cosechas y criaban ganado para subsistir. Existían pocos mercados, y normalmente los intercambios comerciales tenían lugar entre familiares y amigos. La manufactura y la artesanía eran consideradas actividades secundarias. Algunos estados crearon sistemas de comercio a larga distancia; estos países desarrollaron complejos servicios de intercambio así como una industria especializada y redes de comunicación y elaboraron estructuras gubernamentales que mantuvieran el flujo comercial.



La colonización europea aumentó la demanda exterior de ciertos productos agrícolas y minerales y la migración interior de trabajadores, se construyeron sistemas de comunicación nueva y segura, se introdujeron cultivos y tecnología europea y se desarrolló un moderno sistema de economía de intercambio. La industria y artesanía local -tejidos y fabricación de acero, por ejemplo- era socavada frecuentemente por los productos europeos, mejores y más baratos. El desarrollo de las industrias de procesado, así como de los puertos y centros administrativos de industrias de consumo creció rápidamente para satisfacer las nuevas necesidades. Una característica de la economía africana es la coexistencia de la economía de subsistencia con la economía de intercambio moderna. El crecimiento futuro depende de la disponibilidad de fondos de inversión, la demanda mundial de materias primas, la disponibilidad de fuentes de energía y la magnitud del comercio local.

### **5.2.1 AGRICULTURA**

A pesar de la expansión del comercio y la industria, la mayoría de los africanos siguen siendo agricultores y pastores. Al norte y noroeste de África se cultivan cereales como el maíz, la avena, el trigo y la cebada, además de dátiles, olivo y cítricos junto con una gran variedad de vegetales. Se cría fundamentalmente ganado caprino y ovino. En la región del Sahara, los pastores nómadas crían camellos, y algunos agricultores, en los oasis, cultivan dátiles y cereales. A sur del Sahara, la agricultura itinerante —un método que consiste en quemar, acondicionar y despejar para cultivar pequeñas áreas de terreno, en las que más tarde se permitirá que crezcan los arbustos de nuevo— ha dejado paso a la agricultura sedentaria en la mayoría de las zonas. Los cereales son el cultivo principal, aunque también se cultiva arroz, batata, mandioca, kimbombó y banana como productos de subsistencia. En más de un tercio del continente no se puede criar ganado debido a las plagas de moscas tsetse. Fuera de estas áreas y de los bosques espesos, se cría ganado en grandes cantidades, pero rara vez con propósitos comerciales; la industria lechera es escasa y se sitúa ante todo alrededor de los centros urbanos del África oriental y meridional.

Aunque cerca del 60% de toda la tierra cultivada está destinada a la agricultura de subsistencia, la agricultura comercial o el cultivo comercial se desarrolla en todo el continente. Los artículos alimentarios se destinan a los mercados locales, pero el café, el algodón, el cacao, el maní, el aceite de palma y el tabaco son exportados. África produce y exporta más de la mitad de la producción mundial de cacao, maní (cacahuete), clavo y pita. Las granjas y plantaciones propiedad de europeos, situadas sobre todo en África oriental y meridional, producen cítricos, tabaco y otros productos alimentarios destinados a la exportación.



### **5.2.2 BOSQUES Y PESCA**

Aunque una cuarta parte de África está cubierta de bosques, gran parte de la madera sólo tiene valor como combustible local. Gabón es el mayor productor de ocumel, un derivado de la madera usado en la elaboración de contrachapado (madera en chapa o triplay); Costa de Marfil, Liberia, Ghana y Nigeria son los mayores exportadores de madera dura. La pesca interior se concentra en los lagos del valle del Rift y en el creciente número de piscifactorías. La pesca marítima es muy abundante y se destina al consumo local, si bien tiene importancia comercial en Marruecos, Namibia y Suráfrica.

### **5.2.3 MANUFACTURA**

La extracción de minerales y petróleo está creando industrias de procesado, como refinerías y fundiciones, que están ubicadas en la mayoría de los países ricos en minería con recursos energéticos adecuados. Suráfrica posee la mayor parte de la manufactura de África. La industria pesada, así como la producción de metal, la fabricación de maquinaria y transportes, se concentran en Suráfrica. También se han desarrollado notables centros industriales en Zimbabue, Egipto y Argelia. Las industrias relacionadas con la minería están bien implantadas en República Democrática del Congo y Zambia; Kenia, Nigeria, y Costa de Marfil han desarrollado sobre todo industria ligera, textil y de materiales de construcción. En gran parte de África la manufactura se limita a la fabricación o ensamblado de bienes de consumo como zapatos, bicicletas, textiles, alimentos y bebidas. A menudo tales industrias están limitadas al mercado de consumo, relativamente pequeño.

### **5.2.4 ENERGÍA**

Nigeria, Libia, Argelia y Angola son los mayores productores mundiales de petróleo. La exportación de gas natural se centra en Argelia. La producción de carbón se concentra en Zimbabue y Suráfrica; el mayor volumen se destina al consumo interno de ambos países. El resto de África debe importar combustible. Aunque África posee cerca del 40% del potencial hidroeléctrico mundial, sólo se ha desarrollado una cantidad proporcionalmente pequeña debido a los altos costos de producción y a que las localizaciones son inaccesibles y están a gran distancia de los mercados. Sin embargo, desde 1960 se han construido varias centrales hidroeléctricas importantes; por ejemplo, la gran presa de Asuán, en el río Nilo, la presa del Volta, en el río Volta, y las presas de Kariba y CaboraBassa, en el río Zambezi.



### **5.2.5 TRANSPORTES**

El desarrollo económico de casi todas las naciones africanas ha sido obstaculizado por unos sistemas de transporte inadecuados. Gran parte de los países cuentan con unas redes de carreteras que con frecuencia están en mal estado y son intransitables durante las estaciones de lluvia. Las redes de carreteras unen normalmente el interior del país con la costa; en muy pocos casos ponen en contacto países vecinos. Aunque la mayor parte de las naciones africanas mantienen líneas aéreas, el ferrocarril y los transportes marítimos están poco desarrollados fuera de Suráfrica.

### **5.2.6 COMERCIO**

Los sectores comerciales de buena parte de los países africanos dependen mucho de uno o unos pocos artículos de consumo. Los países africanos comercian en su mayoría con naciones industrializadas, que precisan materias primas y venden bienes de consumo o industriales. El comercio entre los estados africanos está limitado por la competitiva, más que complementaria, naturaleza de productos, las barreras comerciales y la diversidad de monedas. La mayoría de las antiguas colonias inglesas mantienen unas cómodas relaciones comerciales con Gran Bretaña y guardan sus reservas monetarias en Londres. Las antiguas colonias francesas mantienen lazos aún más estrechos con Francia y la mayoría son miembros de la Zona del franco. Además, casi todos los países africanos tienen relaciones económicas con la Unión Europea y se benefician de reducciones arancelarias (de aduanas). Pocos sistemas económicos han surgido entre los países africanos. Los más duraderos y prósperos son la Comunidad Económica de Estados Africanos del oeste y la Comunidad Económica de Estados Centrafricanos. La Organización para la Unidad Africana también promueve el comercio entre los países africanos y el desarrollo económico

### **5.3 RANKING DE PAISES AFRICANOS**

El Banco Mundial ha publicado 28 de octubre 2015 edición de su informe "Doing Business" informe examina el marco normativo aplicable a las sociedades en 189 economías, incluida una evaluación de las condiciones en las que pueden dirigir su empresa tener acceso a la electricidad, el crédito o pagar sus impuestos. Esto demuestra que África está progresando en general, a pesar de que aún quedan muchos retos en la región.

Clasificado por delante de Francia, Mauricio (28) tiene el mejor ambiente de negocios en el continente. Sudáfrica (43) está en segundo lugar después de perder seis líderes mundiales en



# UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

## MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



comparación con 2014. El próximo Ruanda, que ganó dos lugares para subir a 46 y Túnez da 4 posiciones para terminar 60º lugar.

En la quinta posición de la clasificación africana, llega Ghana (70a), seguido de Marruecos (71), Botswana (74a), Seychelles (85a), Namibia (88a) y Swazilandia (110a).

Benin, República Democrática del Congo, Costa de Marfil, Senegal y Togo están entre los 10 países con los que más han mejorado sus regulaciones de negocios entre 189 economías incluidas en el informe.

Desde 2005, todos los países de la región han mejorado el entorno reglamentario de las empresas. " Las economías de África subsahariana han hecho progresos en los últimos 10 años mediante la reducción de las limitaciones normativas en el entorno empresarial ", dijo Melissa Johns, Asesor del Grupo de los indicadores globales, el Banco Mundial.

A pesar de estas reformas, persisten los desafíos en la región. Por ejemplo, " la incorporación de las empresas sigue siendo más costoso y complejo que el promedio en cualquier otra región en el mundo . "

El informe señala que Singapur encabeza las clasificaciones globales sobre la facilidad de hacer negocios. NuevoZelandes; Hong Kong, Dinamarca, la República de Corea; Noruega, los EE.UU., el Reino Unido, Finlandia y Australia siguen en la lista de las 10 principales economías donde el ambiente es más favorable a los negocios.

China, a pesar de estas quejas, sigue teniendo una razón para ser infeliz: permanece en la parte más vulnerable de la clasificación (90a), aunque recolecta 3 lugares. El Imperio Medio está por delante, sin embargo, otros grandes países emergentes, Brasil (120) y la India (142).

Aquí están los rankings de todos los países africanos:

### MAURICE (28)



Position de l'île

#### Géographie

<b>Pays</b>	Maurice
<b>Archipel</b>	Mascareignes
<b>Localisation</b>	Océan Indien
<b>Coordonnées</b>	20° 18' 03" S 57° 34' 56" E
<b>Superficie</b>	1 865 km <sup>2</sup>
<b>Point culminant</b>	Piton de la Petite Rivière Noire (828 m)
<b>Géologie</b>	Île volcanique

#### Administration

#### Démographie

<b>Population</b>	1 192 300 hab. (2011)
<b>Densité</b>	639,3 hab./km <sup>2</sup>
<b>Plus grande ville</b>	Port-Louis

Isla de Mauricio es una isla del océano Índico, al este de Madagascar, integra el grupo de las Mascarenhas o Mascareñas, junto con la isla de Reunión, Departamento.

Descubierta por el navegante y explorador portugués Pedro, que le dio el nombre de Cerne, perteneció luego a los neerlandeses que la llamaron Mauricio, por el príncipe Mauricio de Nassau.

Pasó luego a manos de Francia, que la llamó Île de France. Su capital y principal puerto, Port Louis, fue el punto de partida para las exploraciones y descubrimientos franceses en el Índico austral. Luego de las guerras napoleónicas pasó a ser colonia inglesa, en 1814. A partir de 1968 constituye la República de Mauricio o Reubique de Maurice o Republic of Mauritius

### SUDÁFRICA (43ª)

	
Bandera	Escudo
	
<b>Capital</b>	Pretoria Ciudad del Cabo Bloemfontein <sup>2</sup>  33°55' S 18°27' E 
<b>Ciudad más poblada</b>	Johannesburgo
<b>Idiomas oficiales</b>	11 idiomas oficiales
<b>Gentilicio</b>	sudafricano, -a <sup>1</sup>
<b>Forma de gobierno</b>	República parlamentaria
<b>Presidente</b>	Jacob Zuma
<b>Vicepresidente</b>	Cyril Ramaphosa
<b>Órgano legislativo</b>	Parlamento de Sudáfrica
<b>Independencia</b>	del Reino Unido
• Unión Sudafricana	31 de mayo de 1910
• Estatuto de Westminster	11 de diciembre de 1931
• República	31 de mayo de 1961
<b>Superficie</b>	Puesto 25.º

Su Sudáfrica, oficialmente República de Sudáfrica (en afrikáans: Republiek van Suid-Afrika; en inglés: Republic of South Africa; junto con otros nombres oficiales) es un país soberano de África Austral o del Sur cuya forma de gobierno es la república parlamentaria. Su territorio está organizado en 9 provincias. Su capitalidad está formada por tres ciudades: Pretoria, sede del poder ejecutivo; Bloemfontein, sede del poder judicial; y Ciudad del Cabo, sede del poder legislativo.<sup>6</sup>





### RUANDA (46A)

	
Bandera	Escudo
Lema: <i>Ubumwe, Umurimo, Gukunda Igihugu</i> (kinyarwanda: <i>Unidad, Trabajo, Patriotismo</i> )	
Himno: <i>Rwanda Nziza</i>	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Kigali  1° 57' S 30° 4' E
<b>Idiomas oficiales</b>	kiñaruanda francés inglés
<b>Gentilicio</b>	Ruandés <sup>1</sup>
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	Paul Kagame
<b>Primer ministro</b>	Anastase Murekezi
<b>Independencia</b> • Fecha	De Bélgica 1 de julio de 1962
<b>Superficie</b> • Total • Agua (%)	Puesto 148.º 26,338 km² 5,3%
<b>Fronteras</b>	893 km

Ruanda, cuyo nombre oficial es República de Ruanda (en kiñaruanda: Repubulika y'u Rwanda; en francés: République du Rwanda), es un país de África Central sin salida al mar o Estado sin litoral. Limita con Uganda, Burundi, la República Democrática del Congo y Tanzania. Es un pequeño país ubicado en la región de los Grandes Lagos de África; conocido como las "nieblas de África", también por su fauna salvaje, principalmente por sus gorilas de montaña, por sus ciudades típicas y por los parques nacionales y parajes naturales que ofrece su paisaje montañoso. Su terreno fértil y montañoso que le da el título de "Tierra de las mil colinas" (en francés: Pays des Mille Collines /pei de mil kɔ.lin/) debe soportar las poblaciones más densas del continente africano.

La dependencia de la agricultura de subsistencia, la densidad demográfica alta y en aumento, la disminución de la fertilidad del suelo y el clima incierto hacen de Ruanda un país donde la desnutrición crónica es extendida y la pobreza endémica. Es recordado hoy día por las sangrientas guerras que lo azotaron recientemente y particularmente por el genocidio ocurrido en 1994, en el que las muertes superaron el millón de personas.

### TÚNEZ (60A)

	
Bandera	Escudo
Lema: حرية، نظام، عدالة <i>ḥurrīya, nizām, 'adāla</i> (Orden, Libertad, Justicia)	
Himno: حماة الحمى <i>Himat Al Hima</i> (árabe: 'Defensores de la madre patria')	
	
Capital (y ciudad más poblada)	Túnez 36°50' N 10°9' E
Idiomas oficiales	Árabe <sup>1</sup> y Árabe tunecino y Francés <sup>2</sup>

Es el país más pequeño del Magreb, ubicado entre las estribaciones orientales de la cordillera montañosa del Atlas y el mar Mediterráneo. La superficie de Túnez es de 165 000 km<sup>2</sup>, con una población estimada en 10,3 millones de habitantes. Aproximadamente el 40 % de este país está compuesto por el desierto del Sahara, mientras que el resto es suelo fértil y adecuado para la agricultura; además, tiene 1300 km de costa. Limita con Argelia al oeste y Libia al sureste.



### GHANA (70A)

	
Bandera	Escudo
Lema: Freedom and Justice (inglés: Libertad y justicia)	
Himno: God Bless Our Homeland Ghana  ¿Problemas al reproducir este archivo?	
	
Capital	Acra  5°33' N 0°12' W
Ciudad más poblada	Acra <sup>1</sup>
Idioma oficial	Inglés <sup>(1)</sup>
• Cooficiales	ewé, fula, nzema (Regionales)

Actualmente, el país es una de las democracias más potentes del continente, destacando el importante papel que ejerce en la organización más importante de la zona: la Unión Africana (UA). Además de esta, es miembro de otras organizaciones en las cuales el país no tiene gran importancia: las Naciones Unidas (ONU), la Mancomunidad de Naciones (más conocida por su nombre en inglés Commonwealth of Nations) y la Organización Mundial del Comercio (OMC). El gobierno está dirigido por John Dramani Mahama quién asumió luego del fallecimiento de John Evans Atta Mills quien logró formar un gobierno en el que muchas mujeres ocupaban cargos importantes



MARRUECOS (71A)







Bandera



Escudo

Lema: *Allāh, al-Watan, al-Malik*  
(Árabe: «Dios, Patria, Rey»)  
(Bereber: «Yakuc, Tamurt, Agellid»)



<b>Capital</b>	Rabat  34°02'N 6°51'O 	
<b>Ciudad más poblada</b>	Casablanca	
<b>Idiomas oficiales</b>	Árabe y Tamazight (oficiales) dariya, tarifit, tashelhit, tamazight, francés, español (regional) <sup>1 2 1</sup>	

### BOTSUANA (74A)

	
Bandera	Escudo

Lema: *Pula* (setsuana: 'Lluvia')



<b>Capital y ciudad más poblada)</b>	Gaborone  24°40' S 25°55' E 
<b>Idiomas oficiales</b>	Inglés y setsuana
<b> gentilicio</b>	botsuano, -a, <sup>1</sup> botsuanés, -esa
<b>Forma de gobierno</b>	República parlamentaria
<b>• Presidente</b>	Ian Khama
<b>• Vicepresidente</b>	Mokgweetsi Masisi
<b>Independencia</b>	del Reino Unido
<b>• Fecha</b>	30 de septiembre de 1966
<b>Superficie</b>	Puesto 48.º
<b>• Total</b>	600 370 km²
<b>• Agua (%)</b>	2,5%

### SEYCHELLES (85A)

 Bandera	 Escudo
Lema: <i>Finis Coronat Opus</i> (latín: <i>El Fin Corona la Obra</i> )	
Himno: <i>Koste Seselwa</i> (Criollo seychelense: <i>Unimos todos los seychelenses</i> )	
	
<b>Capital (y ciudad más poblada)</b>	Victoria  <a href="#">17°45' S 168°18' E</a>
<b>Idioma oficial</b>	Criollo seychelense Francés Inglés
<b>Gentilicio</b>	Seychelense
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	James Michel
<b>Independencia</b> • Fecha	Del Reino Unido 29 de junio de 1976
<b>Superficie</b> • Total • Agua (%)	Puesto 198.º 455 km² Despreciable

### NAMIBIA (88A)

	
Bandera	Escudo
Lema: <i>Unity - Liberty - Justice</i> (inglés: <i>Unidad - Libertad - Justicia</i> )	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Windhoek 🌐 22°34'12"S 17°5'1"E
<b>Idiomas oficiales</b>	Inglés (oficial), afrikáans, alemán, <i>rukwangali</i> , silozi, setswana, khoekhoe herero, oshiwambo <sup>1</sup>
<b>Gentilicio</b>	namibio, -a
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
• <b>Presidente</b>	Hage Geingob
• <b>Primera ministra</b>	Saara Kuugongelwa
<b>Independencia</b>	de Sudáfrica
• <b>Fecha</b>	21 de marzo de 1990
<b>Superficie</b>	Puesto 34.º
• <b>Total</b>	825 418 km²
• <b>Agua (%)</b>	despreciable

### SWAZILAND (110A)

	
Bandera	Escudo
<p>Lema: <i>Siyinquaba</i> (suazi: 'Somos la fortaleza')</p>	
<p>Himno: <i>Nkulunkulu Mnikati wetibusiso temaSwati</i> (suazi: 'Señor nuestro Dios, dueño de las bendiciones de Suazilandia')</p>	
	
Capital	<p>Mbabane Lobamba <sup>1</sup>  26°19' S 31°8' E </p>
Ciudad más poblada	Manzini
Idiomas oficiales	Suazi e inglés
Gentilicio	suazi
Forma de gobierno	Monarquía absoluta
Rey	Mswati III
Ndlovukati	Reina Ntombi
Primer Ministro	Bamabas Sibusiso Dlamini
Independencia	del Reino Unido
• Fecha	6 de septiembre de 1968
Superficie	Puesto 152.º
• Total	17 363 km²
• Agua (%)	0,9
Fronteras	535 km



### ZAMBIA (111)

	
Bandera	Escudo
<p>Lema: "One Zambia, One Nation" (inglés: «Una Zambia, Una Nación»)</p>	
<p>Himno: <i>Stand and Sing of Zambia, Proud and Free</i></p>	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Lusaka  15° 25' S 28° 17' E 
<b>Idiomas oficiales</b>	Inglés y Nyanja
<b>Gentilicio</b>	zambiano, zambio, zambés o zambero
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	Edgar Chagwa Lungu
<b>Vicepresidenta</b>	Inonge Wina
<b>Independencia</b> • Fecha	Del Reino Unido 24 de octubre de 1964
<b>Superficie</b>	Puesto 38.º
• Total	752,618 km²
• Agua (%)	1,6
<b>Fronteras</b>	5.664 km

### EGIPTO (112)

	
Bandera	Escudo
	
<b>Capital (y ciudad más poblada)</b>	El Cairo  30°5' N 31°25'  
<b>Idiomas oficiales</b>	Árabe egipcio
<b>Gentilicio</b>	egipcio, -a
<b>Forma de gobierno</b>	República semipresidencialista • Presidente • <b>Primer ministro</b>
<b>Órgano legislativo</b>	sin etiquetar
<b>Independencia</b>	del Reino Unido • Parcial • Total
<b>Superficie</b>	Puesto 30.º • Total • Agua (%)
<b>Fronteras</b>	2 689 km

### MOZAMBIQUE (127A)

	
Bandera	Emblema nacional
Lema: 'Todos somos uno'	
Himno: <i>Pátria Amada</i> (portugués: 'Patria Amada')	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Maputo  25°57' S 32°35' E
<b>Idiomas oficiales</b>	Portugués
<b>Gentilicio</b>	mozambiqueño, -a
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	Filipe Jacinto Nyussi
<b>Primer ministro</b>	Carlos Agostinho do Rosário
<b>Independencia</b> • Fecha	de Portugal 25 de junio de 1975
<b>Superficie</b> • Total • Agua (%)	Puesto 34.º 799 380 km² 2%
<b>Fronteras</b>	4 571 km

### -LESOTO (128A)

	
Bandera	Escudo
<p>Lema: <i>Khotso-pula-nala</i> Paz, lluvia, prosperidad</p>	
<p>Himno: <i>Lesōthō fatše la bo nta'ta rōna</i></p>	
	
<p><b>Capital</b> (y ciudad más poblada)</p>	<p>Maseru  <span> 29° 18' S 27° 28' E</span>  <span></span></p>
<b>Idiomas oficiales</b>	Inglés y Sesotho
<b>Gentilicio</b>	Lesotense <sup>1</sup>
<b>Forma de gobierno</b>	Monarquía parlamentaria
<b>Rey</b>	Letsie III
<b>Primer ministro</b>	Pakalitha Mosisili
<b>Órgano legislativo</b>	Parlamento de Lesoto
<b>Independencia</b> - Fecha	del Reino Unido 4 de octubre de 1966
<b>Superficie</b> • Total • Agua (%)	Puesto 141.º 30,355 km² insignificante
<b>Fronteras</b>	909 km

### TANZANIA (131A)

	
Bandera	Escudo
<p>Lema: <i>Uhuru na Umoja</i> suajili; <i>Libertad y Unidad</i></p>	
<p>Himno: <i>Mungu ibariki Afrika</i></p>	
	
<b>Capital</b>	<p>Dodoma<sup>1</sup> 🌐 -6.171944, 35.741389</p>
<b>Ciudad más poblada</b>	Dar es Salaam
<b>Idiomas oficiales</b>	Suajili (de facto), inglés (Educación Superior, Comercial)
<b>Gentilicio</b>	Tanzano, -na
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b> <b>Primer ministro</b>	Jakaya Mrisho Kikwete Mizengo Pinda
<b>Independencia</b> — <b>Tanganyika</b> — <b>Zanzibar</b> — <b>Unión</b>	del Reino Unido 9 de diciembre de 1961 19 de diciembre de 1963 26 de abril de 1964
<b>Superficie</b> • Total • Agua (%)	Puesto 31.º 948,087 km² 6,2 %
<b>Fronteras</b>	3.402 km



### ETIOPIA (132A)

	
Bandera	Emblema nacional
Lema: <i>Ethiopia Tikdem</i> (amhárico) "Etiopía primero" <sup>1</sup>	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Adís Abeba  9°1' N 38° 44' E 
<b>Idiomas oficiales</b>	Amhárico <sup>1</sup>
<b>Gentilicio</b>	etíope <sup>2</sup> , abisinio, nia
<b>Forma de gobierno</b>	República parlamentaria federal
• Presidente	Mulatu Teshome
• Primer ministro	Haile Mariam Desalegne
<b>Fundación</b>	Hacia el I a. C.
<b>Superficie</b>	Puesto 27.º
• Total	1 127 127 km²
• Agua (%)	0,7
<b>Fronteras</b>	5.311 km

### KENIA (136A)



Bandera



Escudo

Lema: *Harambee*  
"trabajemos juntos"



<b>Capital (y ciudad más poblada)</b>	Nairobi -1.283333, 36.816667
<b>Idiomas oficiales</b>	Suajili, e inglés
<b>Gentilicio</b>	keniano/a (también se acepta «keniata»)¹
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	Uhuru Kenyatta
<b>Órgano legislativo</b>	Parlamento de Kenia
<b>Independencia - fecha</b>	del Reino Unido 12 de diciembre de 1963
<b>Superficie</b>	Puesto 48.º
• Total	582,650 km²
• Agua (%)	2,3 %
<b>Fronteras</b>	3.446 km

### GAMBIA (138A)

	
Bandera	Escudo
Lema: <i>Progress, Peace, Prosperity</i> (inglés: «Progreso, Paz, Prosperidad»)	
Himno: <i>For The Gambia Our Homeland</i>	
	
<b>Capital</b>	Banjul  13°28' N 16° 36' O 
<b>Ciudad más poblada</b>	Serekunda
<b>Idiomas oficiales</b>	Inglés
<b>Gentilicio</b>	Gambiano, gambiana
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	Yahya Jammeh
<b>Vicepresidente</b>	Isatou Njie-Saidy
<b>Independencia</b>	Del Reino Unido
• <b>Fecha</b>	18 de febrero de 1965
<b>Superficie</b>	Puesto 157.º
• <b>Total</b>	10 380 km²
• <b>Agua (%)</b>	11,5
<b>Fronteras</b>	740 km



### SIERRA LEONA (140A)



Bandera

Escudo

Lema: *Unity Freedom Justice*  
(inglés: *Unidad Libertad Justicia*)

Himno: *High We Exalt Thee, Realm of the Free*



Capital (y ciudad más poblada)	Freetown 8°31'N 13°15'O
Idiomas oficiales	Inglés
Gentilicio	Sierraleonés, esa
Forma de gobierno	República presidencialista
Presidente	Ernest Bai Koroma
Vicepresidente	Alhaji Samuel Sam-Sumana
Independencia	
• Del Reino Unido	27 de abril de 1961
• Declaración de la república	19 de abril de 1971
Superficie	Puesto 116.º
• Total	71 740 km²
• Agua (%)	0,2%
Fronteras	n/a

### GABÓN (144A)

	
Bandera	Escudo
Lema: <i>Union, Travail, Justice</i> <i>Unión, Trabajo, Justicia</i>	
Himno: <i>La Concorde</i>	
	
<b>Capital</b>	Libreville 🌐 0.391042, 9.449959
<b>Ciudad más poblada</b>	Libreville
<b>Idiomas oficiales</b>	Francés
<b>Gentilicio</b>	Gabonés, -esa
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
• <b>Presidente</b>	Ali Bongo
• <b>Primer ministro</b>	Daniel Ona Ondo
<b>Independencia - declarada</b>	de Francia 17 de agosto de 1960
<b>Superficie</b>	Puesto 74.º
• <b>Total</b>	267,667 km²
• <b>Agua (%)</b>	3,7 %
<b>Fronteras</b>	2.551 km

### MALI (146A)



Bandera



Escudo

Lema: *Un peuple, un but, une foi*  
(francés: «Un pueblo, una meta, una fe»)

Himno: *Pour l'Afrique et pour toi, Mali*  
(francés: «Por África y por ti, Malí»)



Capital (y ciudad más poblada)	Bamako 🌐 12.650723, -8.000793
Idioma oficial	Francés
Gentilicio	maliense(s), malí(es) <sup>1 2</sup>
Forma de gobierno	República semipresidencialista
Presidente	Ibrahim Boubacar Keïta
Primer ministro	Modibo Keita
Independencia	de Francia
• Fecha	22 de septiembre de 1960
Superficie	Puesto 24.º
• Total	1,240,000 km²
• Agua (%)	1,6 %
Fronteras	7.243 km



### COSTA DE MARFIL (147 °)

	
Bandera	Escudo
Lema: Union - Discipline - Travail (francés: 'Unidad, disciplina y trabajo')	
	
<b>Capital</b>	Yamusukro / Abiyán <sup>1</sup>  6°50' N 5°15' O 
<b>Ciudad más poblada</b>	Abiyán
<b>Idiomas oficiales</b>	francés
<b>Gentilicio</b>	Marfileño, -a <sup>1</sup>
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
• Presidente	Alassane Ouattara
• Primer ministro	Daniel Kablan Duncan
<b>Independencia</b>	De Francia
• Fecha	7 de agosto de 1960
<b>Superficie</b>	Puesto 68.º
• Total	322,462 km²
• Agua (%)	1,4%
<b>Fronteras</b>	3.110 km

### TOGO (149A)



Bandera



Escudo

Lema: *Travail, Liberté, Patrie*  
(francés: 'Trabajo, Libertad, Patria')

Himno: *Salut à toi, pays de nos aïeux*  
(francés: 'Te saludamos, país de nuestros antepasados')



<b>Capital</b>	Lomé <sup>2</sup>  6° 7' N 1° 13' E 	
<b>Ciudad más poblada</b>	Lomé <sup>2</sup>	
<b>Idiomas oficiales</b>	Francés <sup>1 1</sup>	
<b>Gentilicio</b>	Togolés, -sa <sup>3</sup>	
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista	
<b>Presidente</b>	Faure Gnassingbé <sup>4</sup>	
<b>Primer Ministro</b>	Kwesi Ahoomey-Zunu	
<b>Independencia</b>	de Francia	
<b>• Fecha</b>	27 de abril de 1960	
<b>Superficie</b>	Puesto 125. <sup>o</sup>	
<b>• Total</b>	56,785 km <sup>2</sup>	
<b>• Agua (%)</b>	4,2%	
<b>Fronteras</b>	1 647 km	

### UGANDA (150)

	
Bandera	Escudo
<p>Lema: <i>For God and My Country</i> (inglés: 'Por Dios y Mi Patria')</p>	
<p>Himno: <i>Oh Uganda, Land of Beauty</i> (inglés: 'Oh Uganda, País de la Belleza')</p>	
	
<b>Capital (y ciudad más poblada)</b>	Kampala 32°35'E 
<b>Idiomas oficiales</b>	Inglés y suajili
<b>Gentilicio</b>	ugandés, -sa
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
<b>Presidente</b>	Yoweri Museveni
<b>Vicepresidente</b>	Edward Ssekandi
<b>Primer ministro</b>	Ruhakana Rugunda
<b>Independencia</b>	del Reino Unido
• <b>Reconocida</b>	9 de octubre de 1962
<b>Superficie</b>	Puesto 81.º
• Total	236 040 km²
• Agua (%)	15,39%
<b>Fronteras</b>	2 698 km

### BENÍN (151A)



Bandera



Escudo

Lema: *Fraternité, Justice, Travail*  
(francés: «*Fraternidad, Justicia, Trabajo*»)



<b>Capital</b>	Porto Novo <sup>1</sup>  6°28' N 2°36' E 
<b>Ciudad más poblada</b>	Cotonú
<b>Idiomas oficiales</b>	Francés
<b>Gentilicio</b>	Beninés, beninesa
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
• <b>Presidente</b>	Yayi Boni
<b>Independencia</b>	De Francia
• <b>Fecha</b>	1 de agosto de 1960
<b>Superficie</b>	Puesto 101.º
• <b>Total</b>	112,620 km <sup>2</sup>
• <b>Agua (%)</b>	1,8%
<b>Fronteras</b>	1.989 km

### BURUNDI (152E)



Bandera



Escudo

Lema: *Ubumwe, Ibikorwa, Iterambere / Unité, Travail, Progrès*  
(kirundi y francés: 'Unidad, Trabajo, Progreso')

Himno: *Burundi bwacu* (kirundi: 'Nuestro Burundi')



<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Buyumbura 3°03'S, 30°00'E
<b>Idiomas oficiales</b>	Kirundi y francés
<b>Gentilicio</b>	burundés, -sa
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
• <b>Presidente</b>	Pierre Nkurunziza
• <b>Vicepresidente</b>	Therence Sinunguruza
<b>Independencia</b>	de Bélgica
• <b>Reconocida</b>	1 de julio de 1962
<b>Superficie</b>	Puesto 145.º
• <b>Total</b>	27 830 km²
• <b>Agua (%)</b>	7,8%
<b>Fronteras</b>	974 km



### SÃO TOMÉ Y PRÍNCIPE (153A)

	
Bandera	Escudo
Lema: <i>Unidade, Disciplina, Trabalho</i> (portugués: «Unidad, Disciplina, Trabajo»)	
Himno: <i>Independência total</i>	
	
Capital	Santo Tomé  0.335424, 6.733332
Idiomas oficiales	Portugués
Gentilicio	Santotomense
Forma de gobierno	República semipresidencialista
Presidente	Manuel Pinto da Costa
Primer Ministro	Patrice Trovoada
Independencia - fecha	de Portugal 12 de julio de 1975
Superficie	Puesto 185.º
• Total	1 001 km²
• Agua (%)	despreciable
Fronteras	0 km
Línea de costa	209 km

### ARGELIA (154)

 <p>Bandera</p>	 <p>Sello</p>
<p>Lema: بالشَّعبِ وللشَّعبِ (árabe: 'Para el pueblo y por el pueblo')<sup>1</sup></p>	
<p>Himno: قَسْماً <i>Kassaman</i> (árabe: 'Jurando') النشيد الوطني الجزائري <i>al-Nashid al-watani al-yaza'iri</i> (árabe: 'Himno nacional argelino')</p>	
	
<p><b>Capital</b> (y ciudad más poblada)</p>	<p>Argel    36°47' N 3°4' E </p>
<p><b>Idiomas oficiales</b></p>	<p>Árabe<sup>1</sup> Lenguas bereberes (lenguas nacionales no oficiales)<sup>2</sup></p>
<p><b>Gentilicio</b></p>	<p>Argelino, -na<sup>2</sup></p>
<p><b>Forma de gobierno</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Presidente</li> <li>• Primer ministro</li> </ul>	<p>República semipresidencialista Abdelaziz Bouteflika Abdelmalek Sellal</p>
<p><b>Independencia</b> • Declarada</p>	<p>de Francia 5 de julio de 1962</p>

### DJIBOUTI (155A)

	
Bandera	Emblema nacional
Lema: <i>Unité, Égalité, Paix</i> (francés: « <i>Unidad, Igualdad y Paz</i> »)	
Himno: <i>Yibuti</i>	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Yibuti  <a href="#">11°36' N 43°10' E</a> 
<b>Idiomas oficiales</b>	Árabe y francés
<b>Gentilicio</b>	yibutiano, -ana; yibutí; yibutiense <sup>1</sup>
<b>Forma de gobierno</b>	República semipresidencialista
<b>Presidente</b>	Ismail Omar Guelleh
<b>Primer Ministro</b>	Abdoulkader Kamil Mohamed
<b>Independencia</b> • Fecha	De Francia 27 de junio de 1977
<b>Superficie</b> • Total • Agua (%)	Puesto 150.º 23,000 km² Despreciable
<b>Fronteras</b>	516 km



### CAMERÚN (158A)



Bandera



Emblema nacional



<b>Capital</b>	Yaundé  <a href="#">3°52' N 11°31' E</a>
<b>Ciudad más poblada</b>	Duala
<b>Idiomas oficiales</b>	Francés e Inglés
<b>Gentilicio</b>	Camerunés/sa
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencialista
• <b>Presidente</b>	Paul Biya
• <b>Primer ministro</b>	Philémon Yang
<b>Independencia</b>	De Francia y del Reino Unido
• <b>Fecha</b>	1 de enero de 1960
<b>Superficie</b>	Puesto 53.º
• <b>Total</b>	475,440 km²
• <b>Agua (%)</b>	1,3%
<b>Fronteras</b>	4.591 km

### COMORES (159A)

	
Bandera	Sello
<p>Lema: <i>Unidad - Justicia - Progreso</i> (francés: «<i>Unité - Justice - Progrès</i>»)</p>	
	
<b>Capital</b> (y ciudad más poblada)	Moroni  11°45' S 43°12' E 
<b>Idiomas oficiales</b>	Árabe Suajili (Comorense) Francés
<b>Gentilicio</b>	Comorense <sup>1</sup>
<b>Forma de gobierno</b>	República presidencial
• <b>Presidente</b>	Ikililou Dhoinine
• <b>Vicepresidente</b>	Fouad Mohadji Mohamed Ali Soilih Nouridine Bourhane
<b>Independencia</b>	de Francia
• <b>Fecha</b>	6 de julio de 1975
<b>Superficie</b>	Puesto 180.º
• <b>Total</b>	2236 km²
• <b>Agua (%)</b>	Despreciable
<b>Fronteras</b>	0 km

### SUDAN (160A)

 Bandera	 Emblema nacional
Lema: النصر لنا / al-Nadir Nila (árabe: «La victoria es nuestra»)	
Himno: نحن جند الله جند الوطن («Somos el ejército de Dios, el ejército de la patria»)	
	
Capital	Jartum <sup>1 2</sup>  15° 38' N 32° 32' E 
Ciudad más poblada	Omdurmán
Idiomas oficiales	Árabe, Inglés, Idiomas indígenas <sup>1</sup>
Gentilicio	Sudanés, -sa <sup>3</sup>
Forma de gobierno	República federal presidencialista <sup>1</sup>
Presidente	Omar al-Bashir
Primer Vicepresidente	Ali Osman Taha
Segundo Vicepresidente	Adam Yousef

## SENEGAL (161A)

	
Bandera	Escudo
Lema: <i>Ūn Peuple, Ūn But, Ūne Foi</i> (francés: 'Un pueblo, un objetivo, una fe')	
Himno: <i>Le Lion rouge</i> (francés: «El León rojo»)	
	
Capital (y ciudad más poblada)	Dakar  <a href="#">14°40'N 17°25'O</a> 
Idiomas oficiales	Francés <sup>1</sup>
Gentilicio	senegalés, -esa
Forma de gobierno	República semipresidencialista
Presidente	Macky Sall
Primer ministro	Mohammed Dionne
Independencia	de Francia
• Fecha	20 de junio de 1960
Superficie	Puesto 87.º
• Total	196 190 km²
• Agua (%)	2,1%



Seguidos de estos países del mismo continente africano:

**-MADAGASCAR (163A)**

**-MALAWI (164A)**

**ECUATORIAL -GUINÉE (165A)**

**-BURKINA FASO (167)**

**-NIGER (168A)**

**-GUINÉE (169A)**

**-NIGERIA (170A)**

**-ZIMBABWE (171E)**

**-LIBERIA (174A)**

**-MAURITANIA (177A)**

**-CONGO (178A)**

**-GUINÉE-BISSAU (179)**

**-ANGOLA (181E)**

**-RD CONGO (184A)**

**-TCHAD (185A)**

**-SUDAN DEL SUR (186)**

**-REPUBLIC CENTRAL (187A)**

**- LIBIA (188A)**

**- ERITREA (189 °)**





***CAPITULO VI:  
PREVISION DE LAS  
INFRAESTRUCTURAS A  
DESARROLLAR***

### 6.1 ESTRATEGIA DE AEROPUERTOS



Fuente: ministro de equipamiento, transporte y logística.

Con el objetivo de posicionar a Marruecos como principal referencia del norte de África en términos de desarrollo del transporte aéreo y la aviación civil, el Ministerio de Equipamiento y Transportes en 2012 definió un plan estratégico para el desarrollo de la Aviación Civil centrándose en las siguientes áreas operativas:

1-Posicionamiento de casablanca como aeropuerto de referencia en el norte de áfrica:



El desarrollo del aeropuerto de Casablanca CMN puede estimular la demanda al largo plazo, et por consecuencia el desarrollo del Fret aéreo, sabiendo que marruecos tiene todo lo necesario para posicionar Casablanca como el polo de referencia.

2-Consolidacion de las redes aéreas europeo con el fin de asegurar los objetivos de la visión 2020:

3-Promocion del transporte aéreo domestico:

Con el objetivo de instaurar una nueva dinámica dentro del sector de transporte aéreo doméstico, el ministerio de equipamiento y transporte ha sacado a la luz varias acciones con el objetivo de reforzar las conexiones aéreas de las diferentes ciudades del reino que son los siguientes:

1-Implantación del Taskforce para la promoción del transporte aéreo doméstico.

2-Seguimiento del contrato Estado/Ram para el desarrollo del transporte aéreo doméstico y la definición de los mecanismos prácticos que tienen que garantizar la viabilidad regional.

3-Elaboración de estudios para llegar a una estrategia concentrada para el desarrollo del transporte aéreo doméstico.

4-Desarrollo del Fret aéreo en Marruecos:

Las autoridades de la aviación civil marroquí han decidido incluir el transporte aéreo en la nueva estrategia de desarrollo y la promoción del Fret aéreo en Marruecos en el corto y largo plazo con el fin de definir una nueva visión del Fret aéreo cumpliendo así los requisitos de la economía nacional , los grandes desafíos de la globalización.

5-Cracion de un polo de formación en el dominio de la aviación civil:

La creación de un polo de formación de la aviación civil permite el desarrollo del transporte aereo en Marruecos, teniendo en cuenta las diferentes opciones estratégicas que se ofrecen.

6-reorganizacion del espacio aéreo marroquí:

La organización del espacio aéreo marroquí en el cual el objetivo principal es adaptar las redes de las vías (y la sectorización asociada) a la evolución del fuerte crecimiento del tráfico que Marruecos gestiona dentro de su espacio aéreo, permite a la dirección general de la aviación



civil de poner cara de manera eficaz a las previsiones del crecimiento del tráfico para el periodo 2014-2024.

7-Elaboracion de un esquema director de plataformas aeroportuarias:

La realización de este proyecto estratégico permite al ministerio de equipamiento y transporte de disponer de datos actualizados y elementos pertinentes en términos de tráfico, infraestructuras y de capacidad para el desarrollo de instalaciones de 15 aeropuertos.

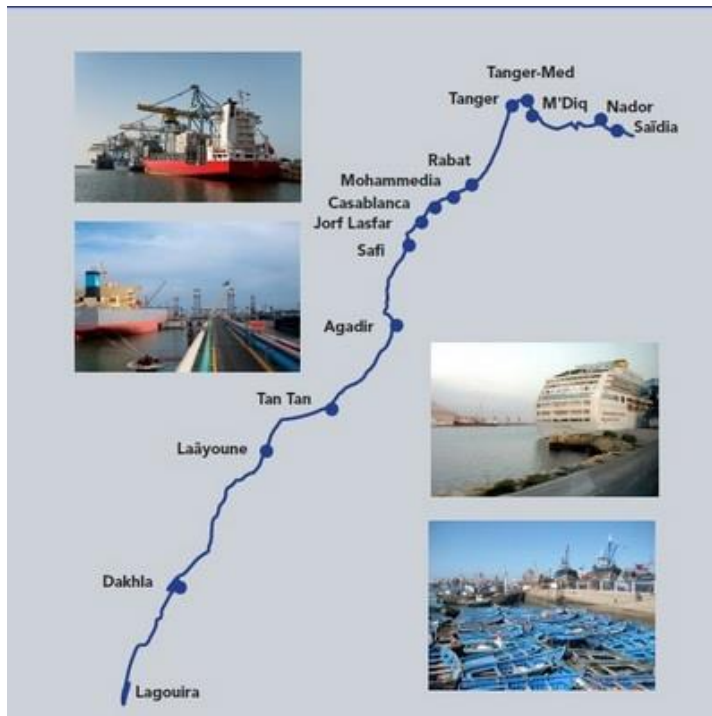
8-adopcion de un proyecto de ley de código de aviación civil:

Con el fin de dotar el sector con una ley reglamentaria satisfaciendo las necesidades internacionales en materia y también reforzar la credibilidad de la aviación civil marroquí y dar confianza a los diferentes inversores en el dominio aeronáutico, el ministerio de equipamiento y transporte ha puesto la ley 40-30 en vía de aprobación.

Este proyecto de la ley de aviación civil tiene como objetivo fijar el cuadro institucional y jurídico aplicable a las aeronaves, aeródromos y aeropuertos a los servicios aeronáuticos, a la navegación aérea, a la protección del medio ambiente y de indemnización des los usuarios, incluyendo las investigaciones de los accidentes y incidentes de aviación.

### 6.2 ESTRATEGIA PORTUARIAS Y MARITIMAS

#### 6.2.1 Portuarias



Los puertos del Reino constituyen una clave de las cadenas logísticas de los cambios externos y pilares importantes en el desarrollo económico y social del país; su desarrollo debe estar en armonía con nuestras ambiciones nacionales.

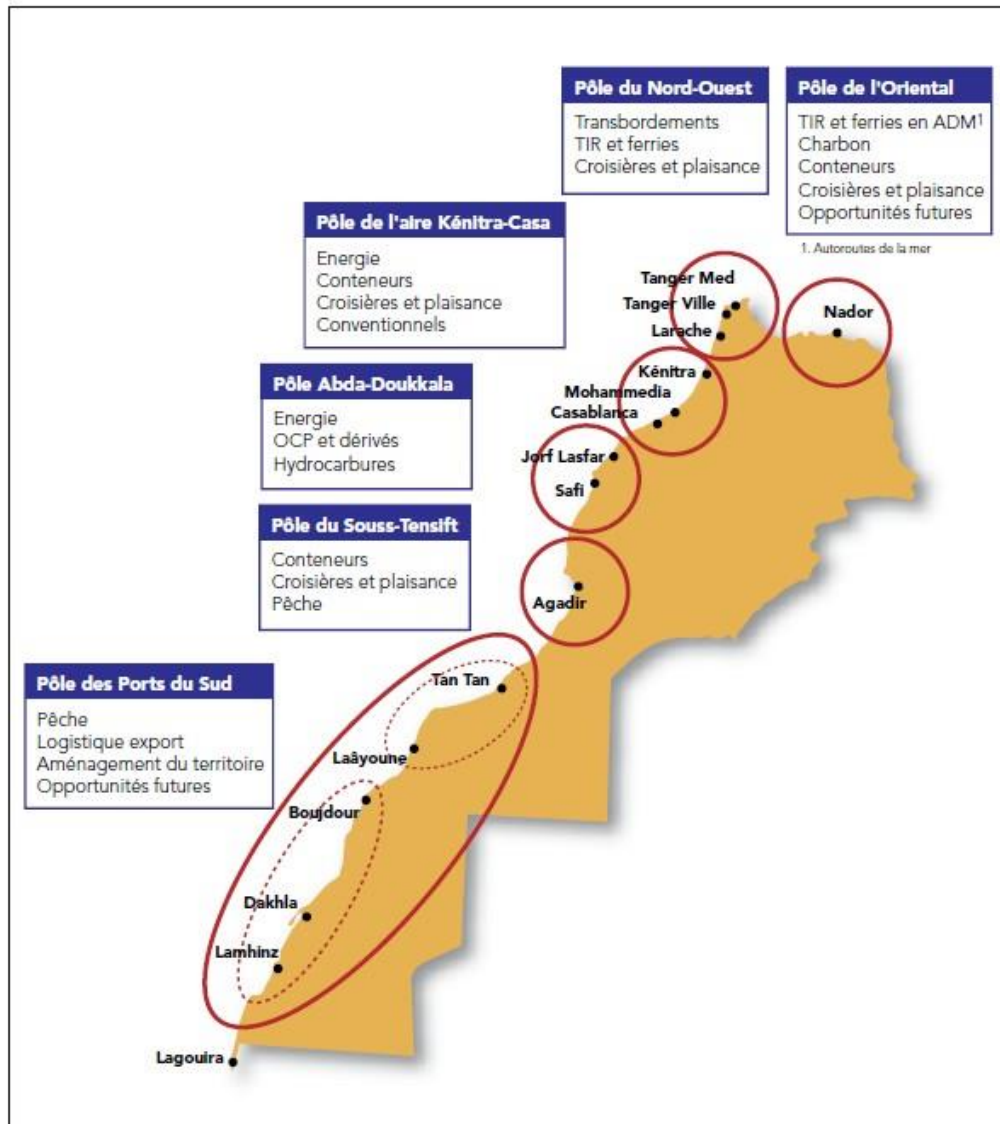
Fuente: ministro de equipamiento, transporte y logística.

La visión del nuevo paisaje portuario marroquí propuesto para la próxima década está basado sobre una estrategia de desarrollo portuario ambicioso y coordinado con las políticas de planificación del territorio y ambiental.

#### 6.2.1.1 L'APPROCHE METHODOLOGIQUE POUR L'ELABORATION DE LA STRATEGIE PORTUAIRE NATIONALE

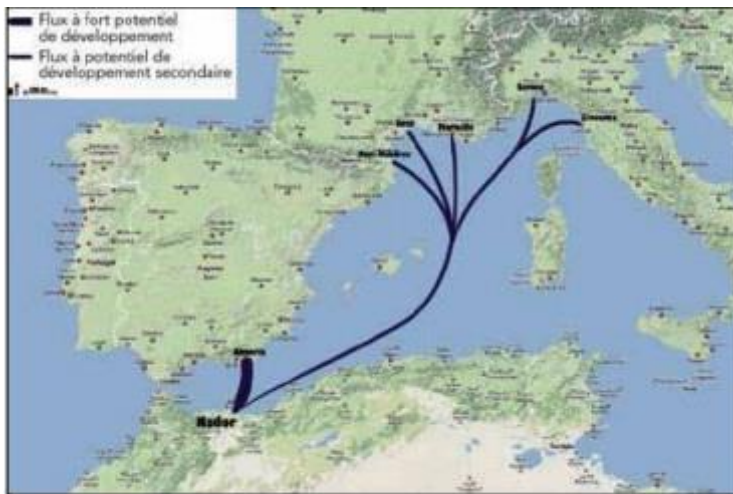
La estrategia portuaria marroquí cumple con los requisitos tanto los económicos como político. Respondiendo así a una demanda portuaria expresada por los socios económicos nacionales y por los transportistas internacionales.

### 6.2.1.2 CLASIFICACION DE LA ESTRATEGIA POR POLOS



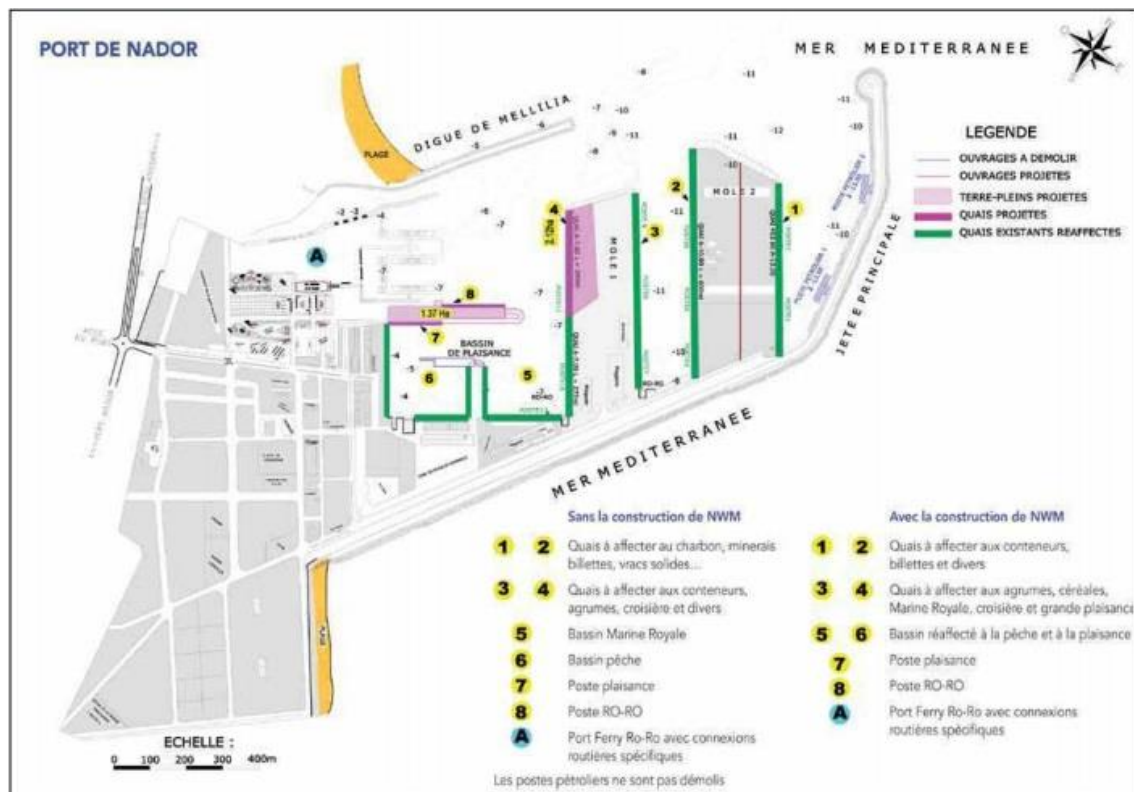
Les pôles portuaires et leur vocation

### Polo oriental:



Connectivité du port de Nador avec l'Europe

### Infraestructuras





**Polo nordeste:**

**Tánger ciudad**



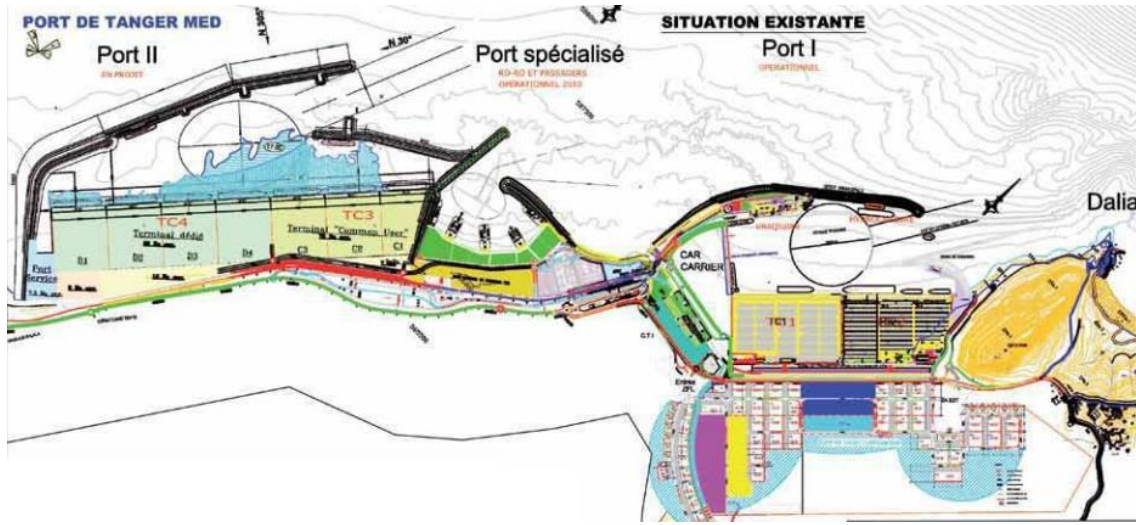
▲ Maquette du port de Tanger après sa reconversion.

**Tánger Med**





**Infraestructuras:**



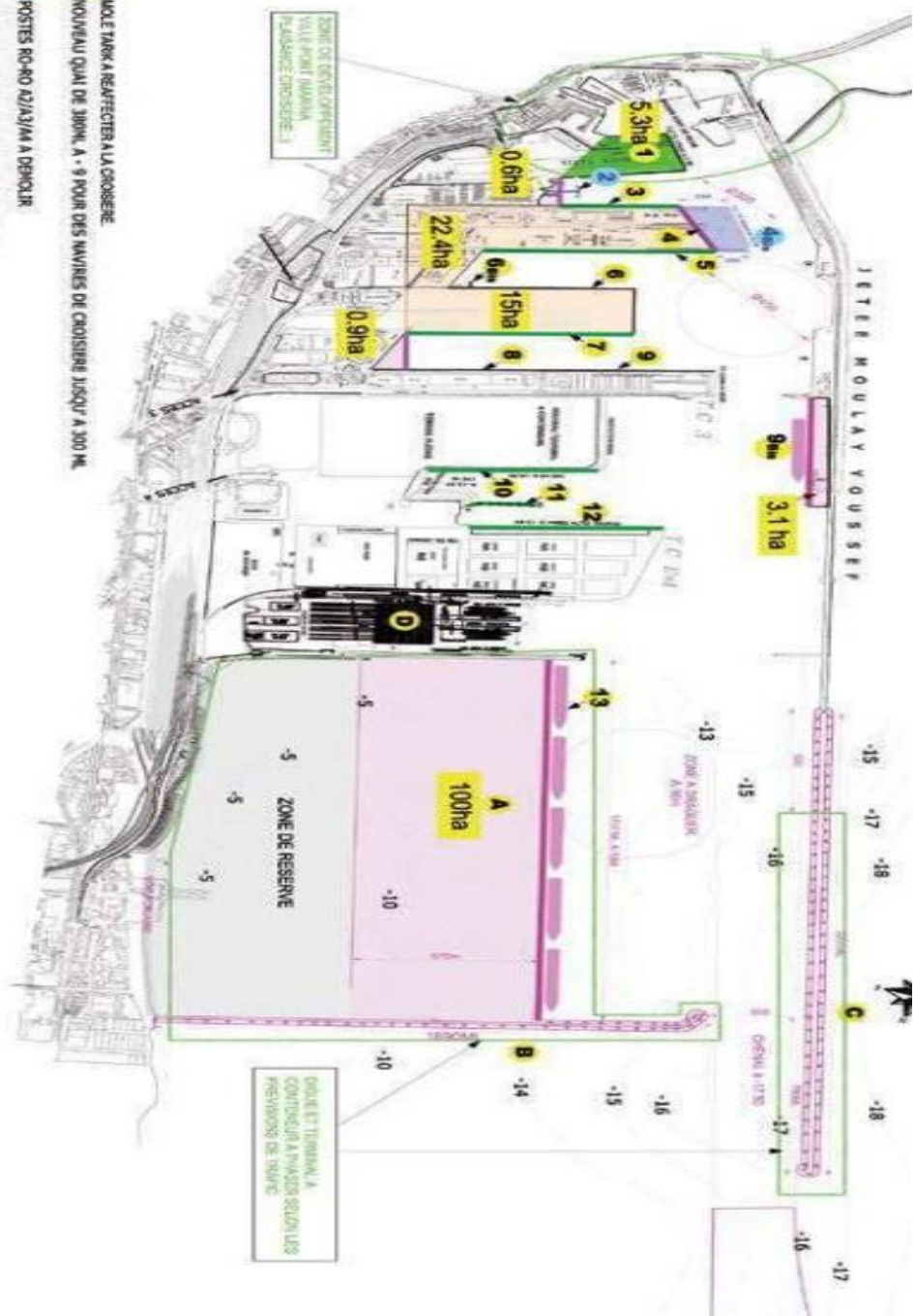
**Polo Kenitra-Mohammedia-Casablanca:**

**Casablanca:**



### Infraestructuras:

- 1 MOLE TARK A REAFECTER A LA CROISIERE
- 2 NOUVEAU QUAI DE 380M A - 9 POUR DES NAVIRES DE CROISIERE JUSQU' A 300 M
- 3 POSTES RO-RO A2/A3/A4 A DEVOIR
- 4 QUAI EXISTANT DE 570M A -9.00 AFFECTE AUX CERNALES A MACCOURCH DE 150 M
- 5 QUAI EXISTANT DE 270M A -9.00 AFFECTE AUX CERNALES A MACCOURCH DE 200 M A -10.00
- 6 QUAI TA 74 200M A-10.20 A DEVOIR
- 7 QUAI EXISTANT DE 820M A -9.00 A MACCOURCH DE 100M AFFECTE AUX VRACS
- 8 QUAI DE 550M A -8.50 POUR LE "L'AY RAY"
- 9 QUAI EXISTANT DE 480M A -9.00
- 10 QUAI EN COURS DE REALISATION POUR CONTENEURS (TCS) 360M A -14.00 ET 170M A -12.50
- 11 QUAI EXISTANT DE 790M A-9.00 DEDEE AUX CONTENEURS AVEC TERRA PLEIN ENTREE (15 ha)
- 12 QUAI EXISTANT DE 400M A -9.00 A REAFECTER AU MARCHANDISES DIVERSES
- 13 QUAI PHOSPHATER EXISTANT DE 575M DE -10 A -12 A REAFECTER AUX CERNALES
- 14 QUAI PROJETE DE 400M A-10 POUR LA GRANDE CROISIERE DES NAVIRES > A 300M
- 15 QUAI EN COURS DE REALISATION POUR CONTENEURS (TCS) 360M A -14.00 ET 170M A -12.50
- 16 QUAI EXISTANT DE 1000ha
- 17 QUAI PROJETE DE 1750M A -15 AFFECTE AUX CONTENEURS
- 18 TERRES-PLIN PROJETS DE 100ha POUR LES CONTENEURS
- 19 DIGUE SECONDAIRE PROJETEE DE 1690M
- 20 PROLONGEMENT DE LA RTE MOULAY
- 21 TOUSSER DE 2250M
- 22 PROJET CHANTIER NAVAL POUR DEGRAGER DANS L'IMMEDIAT LE FOND DU PORT



- TERRE-PLAINS A REAFECTER
- TERRE-PLAINS PROJETS
- QUAIS EXISTANTS A REAFECTER
- QUAIS DROITS
- QUAIS PROJETS
- OUVRAGES A DEVOIR

**Mohammedia:**



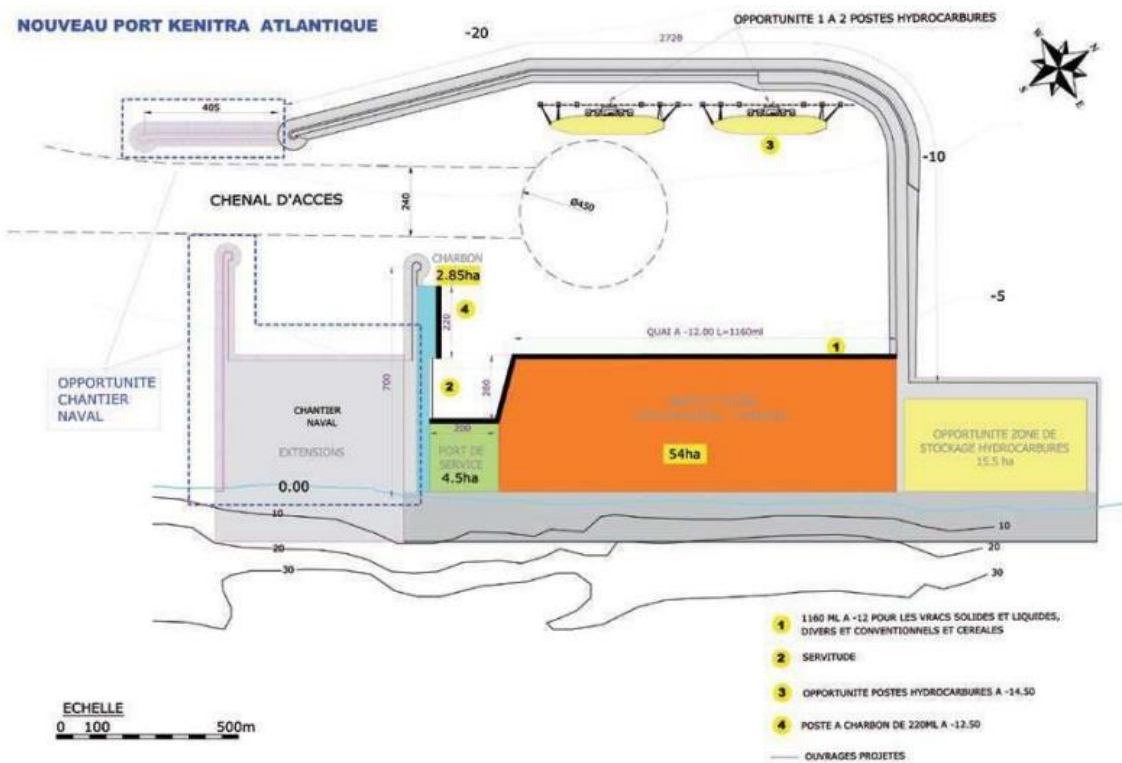
**Infraestructura:**



**Kenitra:**



**Infraestructura:**





### **6.2.1.3 FINANCIACION DE LA ESTRATEGIA PORTUARIA**

El coste de la inversión en infraestructuras portuarias para la próxima década es muy importante. El esfuerzo necesario será al nivel de las ambiciones llevadas por la estrategia portuaria, este programa de inversión está constituido alrededor de:

- ❖ Proyectos estratégicos fundamentales para el futura del sistema portuario marroquí como el puerto de Kenitra atlántico o también la gestión del tráfico en el puerto de Casablanca y la re-estructuración del antiguo puerto.
- ❖ Proyectos importantes pero en fase de espera del momento oportuno y las condiciones necesarias para el lanzamiento,( confirmación del trafico, evolución en la estrategia de los operadores nacionales e internacionales, ajustamiento de políticas y programas sectoriales, estudios de viabilidad técnico y económico...)

La inversión será realizada o por el estado o por las agencias portuarias, como operadores en el sector como proyectos de concesión o asociación publica privada APP

En Million de Dh TTC

Port	Investissement
Nador Ville (optimisation puis reconversion)	510
Nador WM (déclencheurs énergie)	8 810 / 9 600
Tanger Ville (reconversion plaisance - croisière)	2 340
Kénitra Atlantique	5 930
Mohammedia (externalisation et amélioration)	2 430
Casablanca (aménagement intérieur et extension conteneurs)	9 540
Jorf (extension en cours du port existant (ONE-OCP))	3 730
Jorf -nouvelle digue (déclencheur nouvelle raffinerie)	14 094
Safi Ville	800
Safi nouveau port vraquier	10 800
Agadir	3 930
Tan Tan port existant (extension chantier naval)	520
Tan Tan - wharf charbonnier	1 390
Laâyoune	1 210
Tarfaya	500
Boujdour	1 130
Dakhla Atlantique	6 540
<b>Total</b>	<b>74 204 / 74 994</b>

Estimation des coûts de construction/développement des principaux ports



### **6.3 ESTRATEGIA DE DESARROLLO DEL SECTOR VIAL**

La gestión de la red vial necesita la elaboración de una estrategia puramente pensada, basada en la evolución de la demanda del transporte y el costo de explotación de los vehículos, también la política vial se articula en 4 ejes:

- ❖ La conservación del patrimonio y la mejora del estado de las infraestructuras viales existente.
- ❖ La adaptación de la red al desarrollo del tráfico para reducir los costos de circulación de los vehículos, mejorar el nivel de servicio presentado a los usuarios y también la seguridad vial.
- ❖ Extensión de la red vial.
- ❖ La viabilidad de la red vial por la movilidad de los materiales de obras públicas a los servicios de la movilidad de los ciudadanos.

### **6.4 Estrategia de desarrollo del FFCC**

#### **6.4.1 Marco y objetivos:**

Marruecos no se limitó únicamente al transporte por carretera apoyando el transporte colectivo multimodal disponiendo de grandes capacidades de absorción y contribuyendo al desarrollo sostenible. Esta elección hace necesario(a) desarrollar el transporte ferroviario para:

-acompañar el desarrollo sectorial, económico y social del Reino y responder a las esperas de los clientes y de los actores económicos a través de la disponibilidad de una red eficaz y moderna;

-realizar un salto cualitativo en el sistema ferroviario y su preparación que afronta los futuros desafíos atados a la movilidad de las personas y las mercancías;

-mejorar el producto carril y devolver sus servicios más atractivos;

-mejorar la rentabilidad, la competitividad y la eficacia de los mecanismos de producción.

Registrar un nuevo impulso para el sector del transporte ferroviario en Marruecos que se intensificó gracias la petición de este modo de transporte, en efecto, el tráfico de viajeros ha pasado de 14 millones de pasajeros en 2003 a 34 millones de pasajeros en 2011, es decir un crecimiento anual del 12 %;



Consolidar y reforzar los resultados obtenidos y las perspectivas prometedoras de transporte ferroviario, para extender la red con un acceso a la gran velocidad y trabajar por un posicionamiento estratégico en el dominio de la logística;

Los contratos de programas concluidos entre el Estado y ONCF para los períodos 2005-2009 y 2010-2015 para la realización de programas importantes de inversión se elevan respectivamente a 18 y a 33 mil millones de dirhams para la rehabilitación de los mecanismos de producción y el crecimiento de la capacidad de la red ferroviaria y su modernización.

#### **6.4.2 Datos generales:**

Marruecos ha optado por la reestructuración y la modernización del sector ferroviario y la ampliación de la red y explota actualmente una red de:

2110 kms de líneas ferroviarias, entre los que están 600 kms de dos sentidos y 1284 kms de líneas a propulsión eléctrica.

La velocidad sobre estas líneas alcanza los 160 kms / h.

Estas líneas permiten la conexión entre el sur (Marrakech) y lo es (Oujda) con el resto de la red nacional en Tánger, Safi, OuedZem, El jadida y Bouarfa.

En cuanto al material móvil, ONCF ha optado por la adquisición y la rehabilitación de una flota diversificada compuesta de:

- ❖ 234 locomotoras
- ❖ 516 coches de viajeros;
- ❖ 5369 vagones para el transporte de mercancías.

#### **6.4.3 Reforma institucional:**

- ❖ Extender las actividades de ONCF,
- ❖ Modificar la ley sobre la transferencia de ONCF en SA y separar las atribuciones entre la construcción y la disposición de las infraestructuras de base, el material móvil y su mantenimiento así como las operaciones de la explotación y de la valorización.
- ❖ Reforzar la gobernanza: auditoría interna, planes de gestión de los riesgos...
- ❖ Perseguir la racionalización de los gastos y externalizar los servicios anexos;



#### **6.4.4 Proyecto de línea a gran velocidad:**

Con el fin de seguir el ritmo del desarrollo notable de la petición y aumentar la capacidad de la red ferroviaria, Marruecos puso en sitio un esquema directivo de TGV. Este programa pretende construir cerca de 1.500 kilómetros para el horizonte de 2035.

En este marco habrá:

- ❖ La Terminación de la línea ferroviaria del Tren de Alta Velocidad Tánger - Casablanca:
- ❖ La Adquisición de equipos ferroviarios: carriles, señalización, equipos y cables eléctricos...
- ❖ La Adaptación y el mejoramiento de las líneas existentes en las entradas Tánger y Kenitra
- ❖ La Adquisición de Trenes de Alta Velocidad
- ❖ El Taller para el mantenimiento de los Trenes de Alta Velocidad Tánger – Mghougha
- ❖ La Realización de los estudios de la línea de Tren de Alta Velocidad hacia Marrakech
- ❖ La Realización de los estudios estructurantes, en particular las de la línea de Tren de Alta Velocidad entre Casablanca y Marrakech, las estaciones ferroviarias

#### **6.4.5 Rehabilitación de las líneas de ferrocarril:**

- ❖ Persecución de los trabajos de incrementar la capacidad de absorción del enlace ferroviario a través de la triplicación de la línea de Kenitra – Casablanca, el desdoblamiento de los trozos de la línea SETTAT - Marrakech y la rehabilitación de la línea SidiKacem – Tánger
- ❖ Electrificación de la línea de Fès - Oujda (la primera etapa Fès - Taza) y Taourirt – Nador
- ❖ Preparación de los estudios de la extensión de la red clásica (Beni Mellal, Tánger, Tétouan...)

#### **6.4.6 Acompañamiento del desarrollo sectorial, económico y social del Reino:**

Para realizar un salto significativo en el sistema ferroviario con el fin de acompañar el desarrollo económico y social del Reino y responder a las esperas de los clientes y de los operadores económicos, ONCF perseguirá sus esfuerzos para:

Contribuir al desarrollo del transporte regional (RER CASABLANCA) a través de:





- ❖ la realización de una nueva base ferroviaria sobre una longitud de 63 kms entre Mohammedia y Casa puerto y entre el sur de Casablanca y el aeropuerto Mohammed V
- ❖ la realización de un trozo subterráneo sobre una longitud de 9 kms entre ambas estaciones ferroviarias Casablanca puerto y el Sur de Casablanca
- ❖ la adquisición de 19 trenes
- ❖ la realización de las primeras rebanadas de las estaciones logísticas ferroviarias en Mita, Zenâta, Fès, Marrakech y Tánger.
- ❖ la puesta en marcha de un plan logístico reservado para el transporte de las materias energéticas: colocación de las vías ferroviarias dentro de los locales de los clientes y relacionar los equipos de estiba de la compañía " Afriquia " a la red ferroviaria a los puertos de Tánger Méditerranée, sidiboutmane, JorfLasfar y Nouaceur.
- ❖ la realización del enlace ferroviario de la unidad industrial Renault en Mallousa y el Puerto Tánger Méditerranée (Phase II),
- ❖ el enlace de los clientes a la red ferroviaria con un equipo adaptado: colocación de las vías ferroviarias dentro de los locales de los clientes (Simat Ben Ahmed, Simat puerto de JorfLasfar, la estación de distribución Simat,)
- ❖ Ejecución de un esquema logístico especial para la transferencia de grano: colocación de las vías ferroviarias dentro de los locales de los clientes y la conexión de los graneros a la red ferroviaria (universo de grano en Meknès, Dalia Grains en Laassilat, aiss Cereales en Laassilat)

Animar la empresa nacional para la radiación de Marruecos ONCF velará a:

- ❖ reforzar la colaboración con las pequeñas y medianas empresas
- ❖ perseguir el programa de delegación de las actividades paralelas en colaboración con el sector privado
  - estudiar la factibilidad y la oportunidad de creación de un polo a radiación regional para el mantenimiento y la adaptación de los equipos
- ❖ Crear un instituto de formación en oficios ferroviarios
- ❖ perseguir los esfuerzos atados al desarrollo de la colaboración con el sector privado y público en el dominio de financiamiento de los proyectos ferroviarios.

#### **6.4.7 SEGURIDAD DE LOS PASOS FERROVIARIOS:**

En el ámbito de la realización de seguridad en los pasos y de reducir los accidentes a las intersecciones caminos-carriles, procederemos así:



- ❖ La aceleración del ritmo de la supresión de los pasos a nivel (118 pasos en 2015): la supresión del 50 % de estos pasos para el horizonte de 2025
- ❖ La persecución del programa de modernización de los equipos y de las instalaciones de seguridad y de seguridad
- ❖ La puesta al día del sistema de gestión de la seguridad, de la seguridad y el fortalecimiento del arsenal reglamentario
- ❖ La puesta en marcha de diversos programas de seguridad y de seguridad

#### **6.4.8 ESTACIONES FERROVIARIAS:**

- ❖ Aprovisionamiento de las grandes estaciones ferroviarias en ventanillas automáticas para la venta de los billetes
- ❖ Construcción y modernización de las estaciones y la multiplicidad de sus servicios (centros comerciales, bancos) El programa comprende todas las estaciones (Casablanca puerto y viajero, Alzacuello Agdal, Meknès, Oujda, Taza, Ben Guerir y Temara y Settat.
- ❖ Generalización del sistema de reserva de los asientos de la segunda clase
- ❖ Desarrollo de productos arancelarios adaptados a las categorías de viajeros y la diversificación de sus canales de comercialización
- ❖ Mejoramiento del sistema de recepción y de tratamiento de las reclamaciones
- ❖ Fortalecimiento de la política de descentralización
- ❖ Mantenimiento y Formación
- ❖ El estímulo de la colaboración en ciertas especialidades: el mantenimiento del material y de las instalaciones fijas...
- ❖ La rehabilitación de ciertos edificios técnicos de la ONCF: cambio de los lugares actuales de talleres en Casablanca, la renovación y la modernización de los talleres de Meknès, además de centros de mantenimiento y otros talleres a través del cumplimiento de grandes obras;
- ❖ Programa de renovación de los carriles y sus componentes a varios trozos de la red (carril, instalaciones artísticas, de señalización y de los medios de comunicación, las estaciones y los edificios secundarios) con la introducción de técnicas modernas y fiables.
- ❖ El fortalecimiento de las instalaciones, los equipos y los sistemas de información, en particular gracias a la adquisición de diversos mecanismos de mantenimiento de los equipos fijos y al mejoramiento del funcionamiento de los sistemas informáticos
- ❖ La persecución del programa de adquisición de los equipos móviles: Remolques de obrero, remolques eléctricos, vehículos ferroviarios de transporte de mercancías.



- ❖ Programa de reparación y de renovación de los equipos móviles
- ❖ Rehabilitación de 14 vagones de tipo ZM
- ❖ Rehabilitación de 205 coches de viajeros
- ❖ Rehabilitación remolques eléctrico (Hitachi 42) y (Alstom 27)
- ❖ Reparación de las carretillas ferroviarias de transporte de mercancías (3200): Protección contra el moho, la reparación de las superficies....
- ❖ Valorización del dominio público ferroviario

Valorización del dominio público ferroviario por la realización de proyectos que contribuye al financiamiento de los programas de ONCF:

- ❖ Espacios y mercados comerciales en las estaciones
- ❖ Ofertas inmobiliarias en forma de oficinas y de salas para seminarios y reuniones en las estaciones
- ❖ construir hoteles relacionados a la red ferroviaria
- ❖ construir equipos sociales
- ❖ continuar adoptando un sistema de competencia en cuanto a la explotación temporal de tiendas de comercio en las estaciones y terrenos explotables.
- ❖ la modernización más sistema de gestión de los recursos humanos y de los trabajos sociales destinados al personal de ONCF: reforma del sistema de clasificación del personal de la oficina, simplificación del sistema de evaluación del personal, la instauración de un nuevo sistema de salarios, la puesta en marcha del plan plurianual de formación, el mejoramiento de las condiciones de trabajo...
- ❖ realización de los estudios de impacto medioambiental para los proyectos ferroviarios para identificar y poner en ejecución procedimientos para mantener los medios geológicos, el agua, la vegetación,
- ❖ generalización de un sistema de gestión del medio ambiente y del desarrollo sostenible a escala de la red nacional y unidades de producción
- ❖ intensificación de la colaboración con las administraciones locales para construir obras de ingeniería ferroviarias para reducir la superpoblación en las ciudades.
- ❖ Externalización de la prestación de los servicios y de las actividades anexos
- ❖ mantenimiento de las redes eléctricas para el conjunto de la red
- ❖ Mantenimiento del material móvil

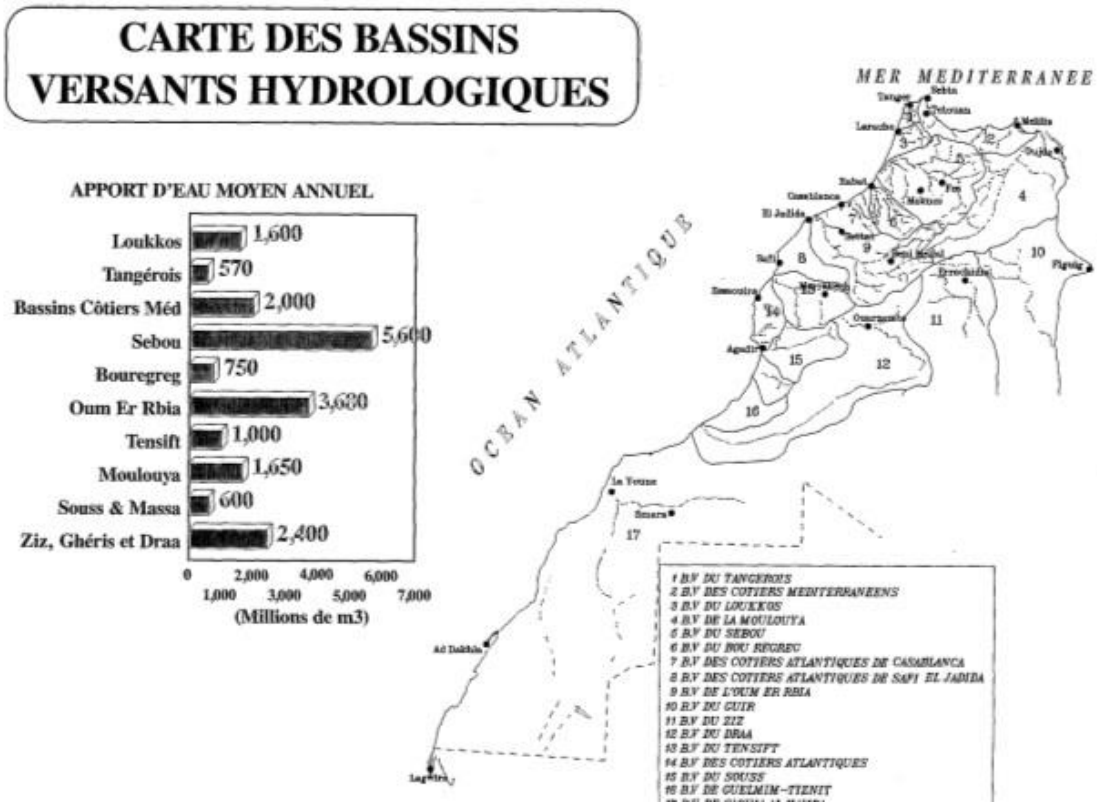
## **6.5 HIDRAULICAS**

### **6.5.1 PLANIFICACION DE AGUAS**

El objetivo esencial del paso adoptado en materia de planificación es de procurar que a pesar de los recursos de agua limitados y grandes oportunidades de utilización, la revalorización racional del agua juega un papel destacado y duradero en desarrollo económico del país.

El proceso de planificación es conducido actualmente al nivel del conjunto de los estanques hidrológicos, el horizonte de planificación que es el año 2024.

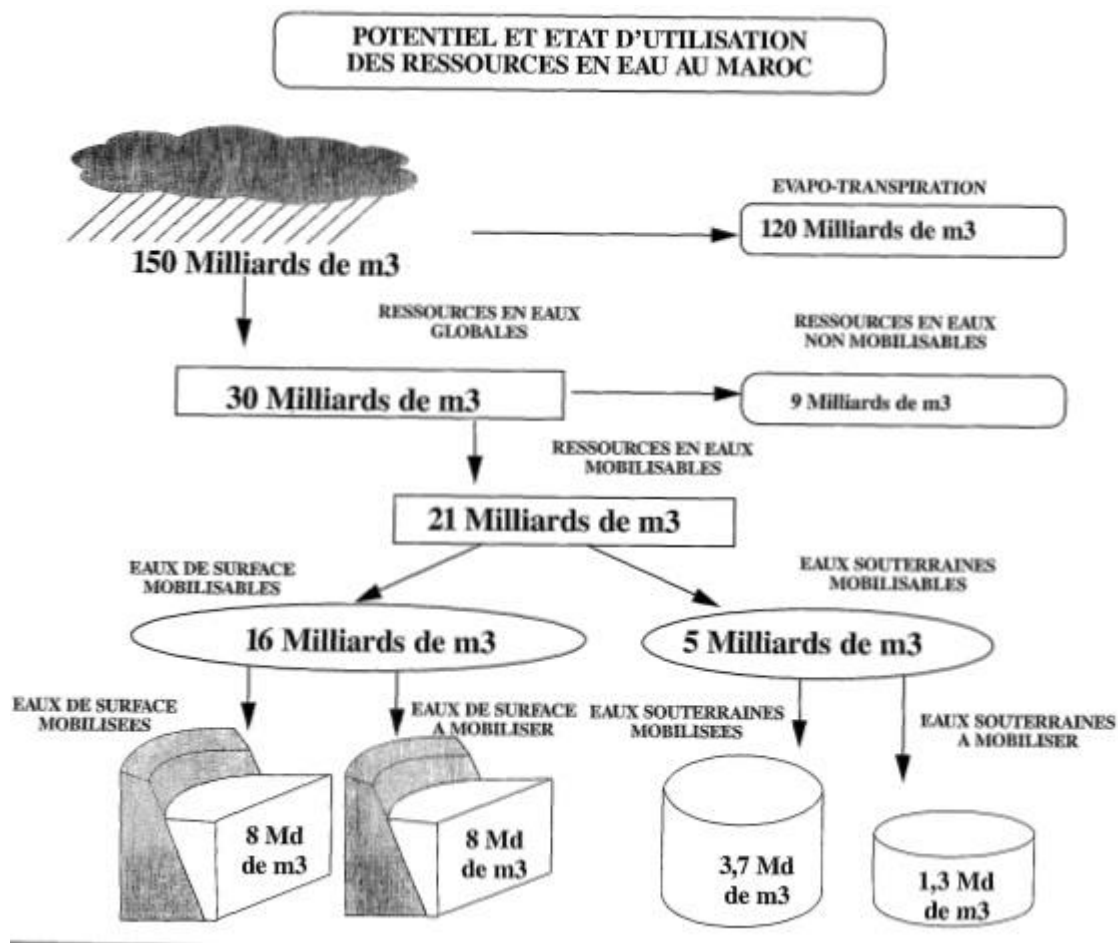
Al nivel regional, lo esencial hay que identificar necesidades que hay que satisfacer, de concebir las infraestructuras hidráulicas estructurantes necesarias, para recomendar una asignación óptima del agua entre diferentes usos, conforme con las opciones nacionales y regionales de desarrollo y de echar las bases de una gestión racional del agua



Este proceso de planificación del agua al nivel regional tiene como objetivos sectoriales:

- (i) la generalización del acceso al agua potable de las poblaciones urbanas y rurales;
- (ii) el desarrollo de la irrigación a altura de un millón de hectáreas en el año 2000 y del conjunto del potencial en tierras irrigables en el año 2020;
- (iii) La valorización del potencial hidro-eléctrico nacional;
- (iv) la adecuación permanente entre las necesidades y los recursos disponibles de agua por el establecimiento de un programa de movilización del agua.

Estos planes regionales son una etapa esencial en el establecimiento del plan nacional del agua. Las finalidades apuntan primero la coherencia y la integración de los planes regionales, en particular la definición de las disposiciones estructurantes susceptibles de favorecer un acceso equilibrado al agua de todas las regiones del país. Luego, el examen de todos los aspectos horizontales permitirá definir las bases de un marco institucional adecuado necesario para una gestión optimizada del agua



Para concretar los beneficios esperados de la movilización de agua, es esencial buscar los medios de satisfacer la demanda de agua y de mejorar las condiciones de la utilización del agua. En efecto, el peso de las inversiones hechas o planificadas para los 20 - 30 próximos años para el desarrollo de los recursos necesita de considerar la gestión eficaz de las potencialidades de agua como un eje prioritario de la política nacional del agua.

La necesidad de manejar la demanda de agua se impuso con fuerza en ocasión de las sequedades que tocaron el país desde finales de la década 1970, arrastró un cierto número de replanteamientos que concernieron principalmente:

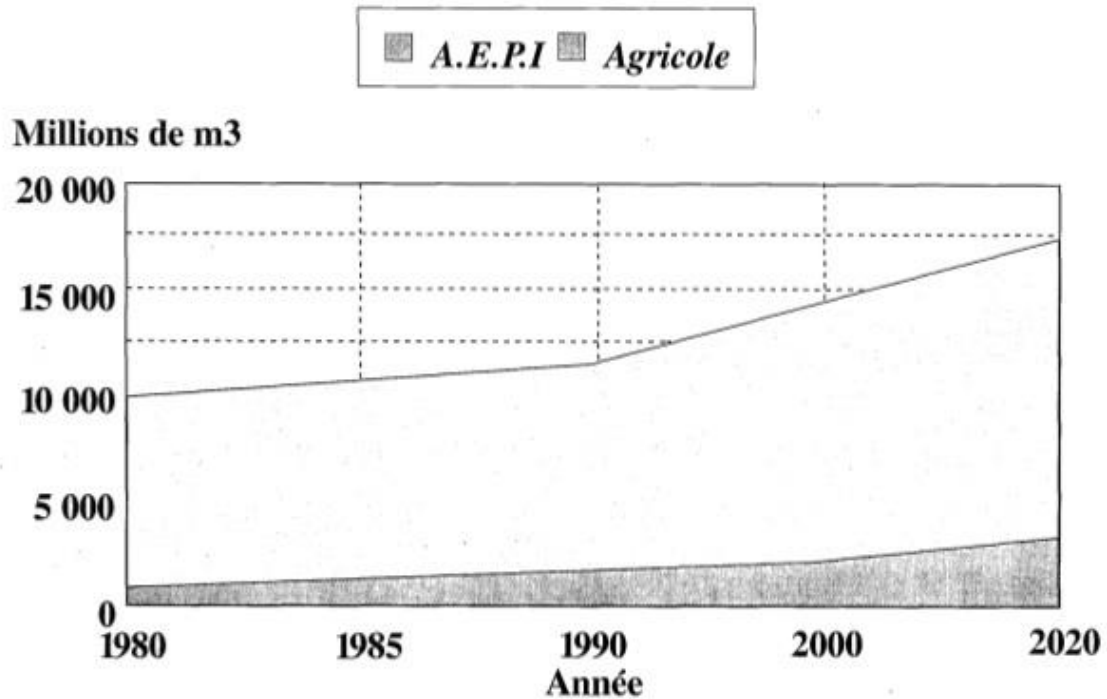
- (i) la necesidad para los sectores de ver de nuevo y de justificar la expresión de sus demandas de agua;
- (ii) imperiosa necesidad de emprender programas de conservación del agua y protección de su calidad;
- (iii) la búsqueda de los medios para tender hacia una utilización más eficaz del agua, tanto a nivel de los organismos operadores como usuarios finales;

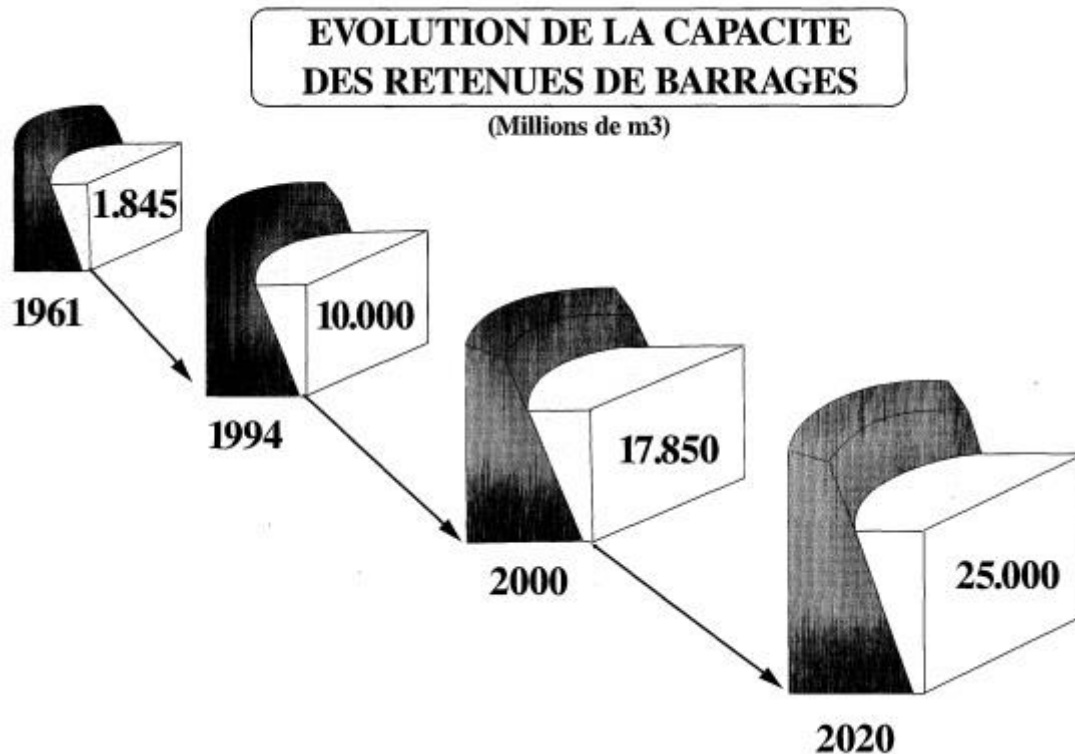
El desarrollo y la complejidad tecnológica creciente de la infraestructura hidráulica, conjugados a la importancia de la petición de agua y a la multiplicidad de los usuarios y de los operadores del sector, hacen extremadamente complejo y laborioso el proceso de gestión del agua. Algunas



Herramientas, fiables y competitivas, de ayuda a las decisiones de gestión del agua son indispensables para organizar la utilización del agua y evitar su pérdida. Esto implica un buen conocimiento de los recursos y de las necesidades de agua así como el establecimiento de modelos de simulación que permiten establecer argumentos de gestión y medir las ventajas y los inconvenientes.

### EVOLUTION DE LA DEMANDE EN EAU





Las medidas económicas necesarias de acompañamiento para hacer eficaz la aplicación de la reglamentación quedan insuficientes como, por ejemplo, la insuficiencia de disposiciones financieras incitativas para promover la conservación o la protección del agua.

Las acciones llevadas en conjunto de los países en materia de agua potable pretenden realizar varios objetivos:

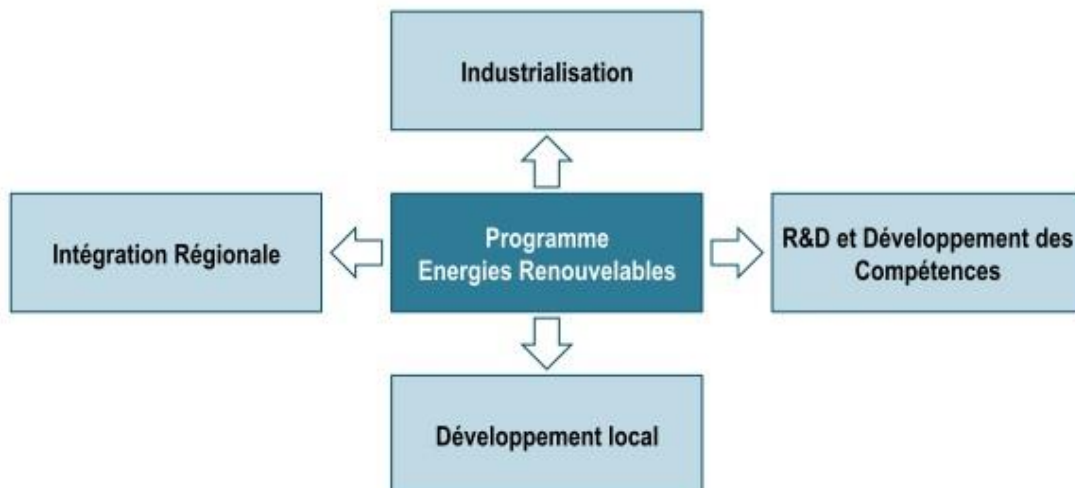
- (i) permitirle el acceso al agua potable a toda la población y en particular a las poblaciones a rentas modestas;
- (ii) realizar economías de agua penalizando los consumos fuertes;
- (iii) promover el sector del agua potable permitiéndoles a los organismos que lo tienen a cargo de soltar los recursos financieros necesarios para las cargas de inversión y de explotación del sector

Para llegar a estos objetivos, el sistema de fijación de tarifa en tres rebanadas adoptado está basado en tarifas de venta del agua potable progresivos con arreglo al volumen utilizado. Teniendo en cuenta los costes elevados de las inversiones hydroagrícolas y con el fin de aliviar los costes permitiendo una valorización máxima del agua movilizadora, las fijaciones de tarifa del agua de irrigación están para hacer que los usuarios agrícolas soportan solamente una pequeña parte de esta inversión.

### 6.6 ENERGÍAS

En el periodo 2002-2012 el crecimiento medio anual fue del 7,2%. Se espera que la tasa se mantenga en torno al 8% en los próximos años, alcanzando un consumo de 52.000 GWh en 2020 y de 95.000 GWh en 2030. Esta previsión se basa en el crecimiento esperado del PIB y el incremento del acceso general a la electricidad a través del Programa de Electrificación Rural por el que se pretende alcanzar la tasa del 100% de electrificación del medio rural.

Marruecos tiene un programa ambicioso de energías renovables, y espera alcanzar sus objetivos mediante cuatro ejes:



Fuente: ministerio de energía.

	<b>1 PROGRAMME ENERGIE SOLAIRE</b>	<b>2 PROGRAMME ENERGIE EOLIENNE</b>
<b>Capacité</b>	> 2 000 MW	> 2 000 MW (dont 1 000 MW déjà en fonction ou en développement)
<b>Production annuelle</b>	> 4 500 GWh	> 6 600 GWh
<b>Investissement</b>	> 9 milliards de USD	> 3,5 milliards de USD
<b>Sites</b>	> 5 sites identifiés (Ain Beni Mathar, Ouarzazate, Sebkhate Tah, Fom Al Ouad, Boujdour, ~10 000 ha)	> 5 nouveaux sites (Taza, Koudia Al Baida, Seudouk, Tiskrad, Boujdour)
<b>Calendrier</b>	> 1ère centrale solaire: 2015 > Finalisation du programme : 2019	> 1ère centrale solaire: 2014 > Finalisation du programme : 2020
<b>Economie</b>	> 1 million de tep/an > 3,7 millions d'émission de tonnes CO2/an	> 1,5 million de tep/an > 5,6 millions d'émission de tonnes CO2/an



### 6.6.1.PROGRAMA DE ENERGÍA SOLAR

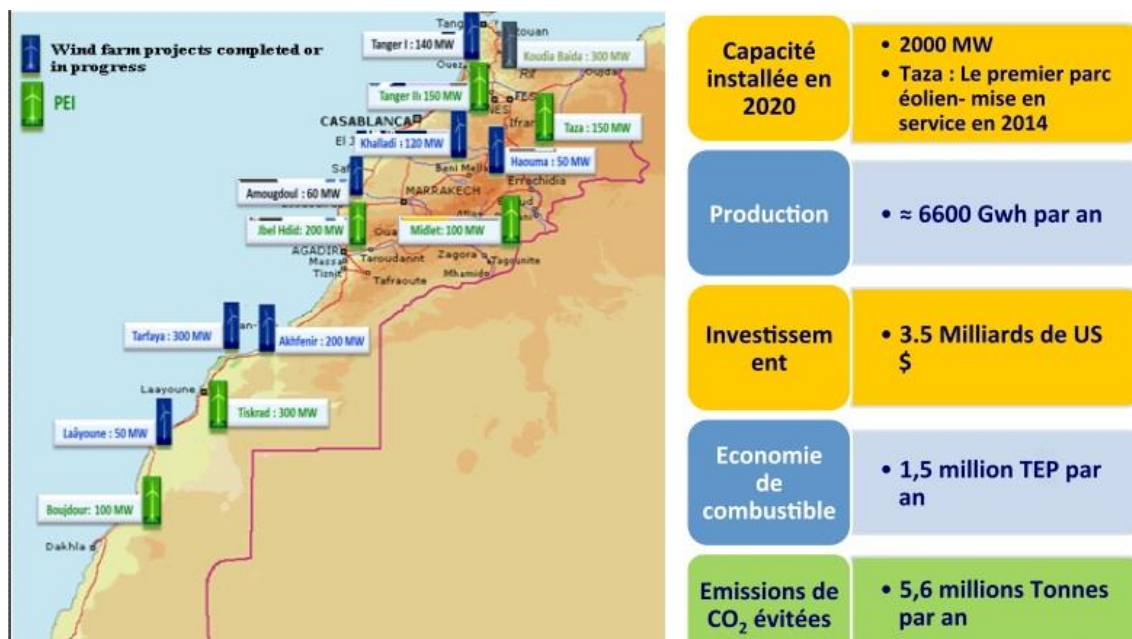


Fuente: ministerio de energía.

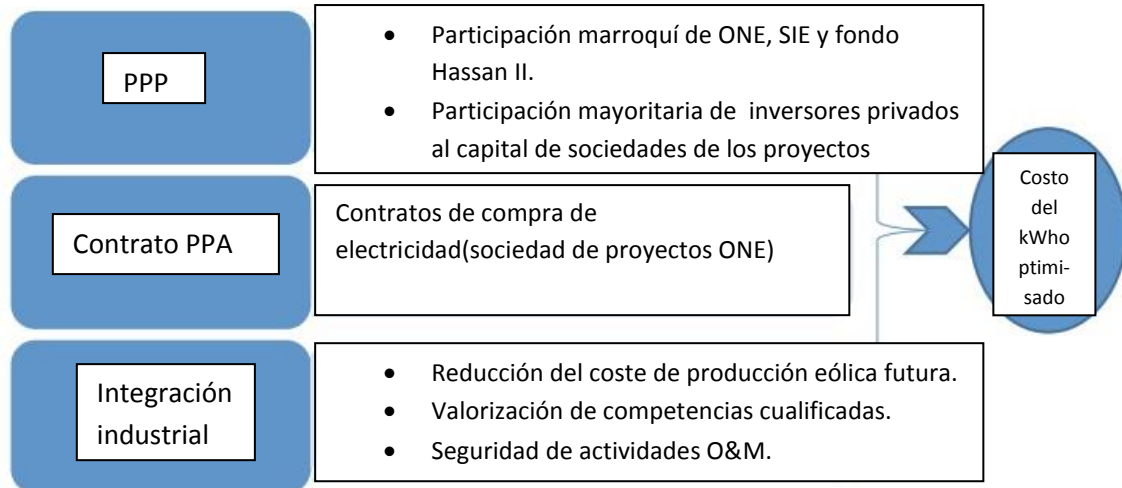
Etapas que hay que llevar a cabo:

- 16MKW para una energía útil en hora punta.
- Optimisacion de los costos a todos los niveles.
- Structuracion financiera a varios niveles.
- Integración industrial de min 30%.

### 6.6.2.PROGRAMA ENERGÍA EOLICA



El esquema del desarrollo del plan eólico marroquí es el siguiente:



### Esquema institucional del desarrollo del programa eólico:



### 6.6.3. PROYECTOS HYDROELECTRICOS:

PROJETS PROGRAMMES			
	Pi (MW)	Prod (GWh)	Coût Estimé (en MEUR)
Mdez-El Menzel	170	300	225
StTEP Abdelmoumen	350	612	227
Autres projets*	60	180	60
<b>Total</b>	<b>580</b>	<b>1092</b>	<b>512</b>

(\*) principalement des microcentrales hydrauliques



Estos proyectos totalizan 580MW de capacidad instalada a desarrollar para el horizonte 2024, estos últimos se encuentran geográficamente como muestra el mapa siguiente:

### Projets hydraulique en cours de développement [2012-2020]



#### **6.6.4 MEDIO AMBIENTE:**

Con motivo de la Fiesta del Trono 2010, Su Majestad el Rey ha hecho un llamamiento al Gobierno para concretizar las grandes orientaciones que resultaron de las amplias concertaciones y en el marco de un plan de acción integral que tenga objetivos precisos y realizables en todos los sectores de actividad. Asimismo ha exhortado el Gobierno a formalizar la Carta bajo la forma de una Ley-marco que deberá constituir una verdadera referencia para las políticas públicas de nuestro país en materia medioambiental y de desarrollo sostenible, y una hoja de ruta para la puesta en práctica de esta Carta.

De este modo el Gobierno ha iniciado un proceso de elaboración de la ley marco así como del plan de acción integral para ponerla en práctica, conforme a las instrucciones reales teniendo en cuenta tanto las recomendaciones resultantes del proceso de las amplias concertaciones como las del Consejo Nacional de Medio ambiente.

Como resultado del estudio de puesta en práctica de la Carta que se ha llevado a cabo y, particularmente sobre la base de las Orientaciones Reales pronunciadas en el discurso del Trono de 2010, y de las recomendaciones resultantes de la concertaciones, se ha propuesto un proceso para la puesta en práctica de la Carta, y para hacer de la protección del medio ambiente la punta de lanza del desarrollo sostenible del Reino, y inscribirla dentro del nuevo sector del eco desarrollo.

Se trata de desarrollar un sistema integral de gestión sostenible del medio ambiente (SPDE en sus siglas francesas), una verdadera herramienta de pilotaje y de gestión con el objetivo de concretizar los principios y valores de la CNEDD, en el marco de una planificación estratégica progresiva que consiste en:



**UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA**  
MASTER UNIVERSITARIO EN PLANIFICACIÓN  
Y GESTIÓN EN INGENIERÍA CIVIL



- ❖ Realizar una actualización medioambiental (MANE)
- ❖ Construir una estrategia nacional de medio ambiente (SNE)
- ❖ Construir una estrategia nacional de desarrollo sostenible

Globalmente:

- ❖ La actualización medioambiental (MANE) aprehende el medio ambiente de forma unidimensional, por enfoques temáticos medioambientales concretizados en programas con vocación esencialmente curativa.
- ❖ La estrategia nacional del medio ambiente (SNE) convierte este último en un pilar multidimensional por un enfoque estratégico desplegado en todos los sectores y tiene vocación tanto preventiva como curativa.
- ❖ La estrategia nacional de desarrollo sostenible (SNDD) permite la integración de dimensiones adicionales relativas a los territorios y a los contextos socioeconómico y sociocultural, elementos típicos del desarrollo sostenible.



**CAPITULO IV:**  
**CONCLUSION**



Marruecos se ha propuesto convertirse en un país emergente en 2024, el año que marca buena parte de los objetivos establecidos en la estrategia global e integrada del Gobierno, cuyas principales bases son el desarrollo de las infraestructuras y el fomento de los sectores motores de la economía, en especial la agricultura, el turismo y la industria, contando con varias ventajas, desde su posición geográfica hasta la juventud de su población, pasando, en términos de competitividad, con que los costes en Marruecos son entre ocho y trece veces más bajos que en los países de la UE.



Para llevar a cabo estos objetivos, el Gobierno ha desarrollado una estrategia logística cuya base son las grandes obras y desarrollo de infraestructuras de transportes, su centro, las reformas y la liberalización de los transportes y la puesta en marcha de los servicios logísticos.

En el plan para la aceleración de logros 2014-2024, Marruecos implementa un esfuerzo de inversión global del sector público, llegando a los 166 M€, según el ministerio de economía y finanzas. Estas inversiones serán orientadas hacia la realización de grandes infraestructuras, incluyendo infraestructuras de carreteras y autopistas, puertos, hidráulicas, aeroportuarias y ferroviarias, así como la realización de complejos solares y eólicos y proyectos de desarrollo des zonas rurales.

Todas estas inversiones convergen hacia el mismo objetivo que es hacer del Reino Marroquí un país con estructuras productiva, diversificada y moderada. La creación de puestos de trabajo calificados es primordial para el desarrollo de las capacidades exportadora del país.

El conjunto de estas estrategias tiene como objetivo crear las condiciones favorables para reactivar la economía nacional, sobre todo las pequeñas y medianas empresas.



Secteurs	Volume d'investissement en milliards de Dirhams
Routes	26.1
Autoroutes	15.8
Ferroviaire	27.5
Ports	28.5
Aéroports	5
Logistique	63
Total	≈ 166

***([www.marchespublics.gov.ma](http://www.marchespublics.gov.ma))***

Sectores	Volument de inversion en millones de €
Carreteras	2.610
Autopistas	1.580
FFCC	2.750
Puertos	2.850
Aeropuertos	500
Logistica	6.300
Total	16.590



## CAPITULO VIII

# BIBLIOGRAFÍA

1. Classement des pays selon leur PIB en PPA (Banque mondiale)
2. [www.cia.gov](http://www.cia.gov)
3. <http://lobservateurdumaroc.info/2013/03/19/alerte-rouge/>
4. <http://www.lavieeco.com/news/en-direct/la-dette-interieure-de-l-etat-franchira-bientot-la-barre-des-400-milliards-de-dh-25315.html>
5. [http://www.indexmundi.com/fr/maroc/dette\\_exterieure.html](http://www.indexmundi.com/fr/maroc/dette_exterieure.html)
6. <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/tend/MAR/fr/SE.XPD.TOTL.GD.ZS.html>
7. <http://www.bladi.net/emirats-arabes-unis-don-maroc.html>
8. Statistiques économiques du Maroc (CIA World Factbook)
9. Taux de chômage au Maroc
10. Taux de pauvreté au Maroc
11. <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/morocco/>
12. <https://www.cia.gov/cia>
13. Maroc indicateur secteur économique
14. Présentation du modèle PRESIMO- modèle de prévision et de simulation des politiques économiques de l'économie marocaine
15. Prospective Maroc 2030 - le système financier marocain.
16. Prospective Maroc 2030 - Les sources de la croissance économique au Maroc.
17. Prospective Maroc 2030 - Quelle démographie- (version française)
18. Prospective Maroc 2030 - Quelle économie-monde –
19. Le Plan de développement économique et social 2000-2004. Volume 2- l'infrastructure économique.
20. Financement-strategie-portuaire-FR.
21. dossier-marruecos-2013
22. Amal Moufarreh Présentation Economie verte maroc
23. Développement+des+ressources+en+eau+au+Maroc