المساء
12/12/2013
AL MASSAE
9/24

النقل الطرقي للمسافرين وسؤال الإصلاح

2/2

تراجع الإقبال على النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات يكون لحساب وسائل النقل الخاصة وسيارات الأجرة والنقل السري، وهو ما يعني استهلاكا أكثر للكازوال وتلويثا أكثر للبيئة، وضريبتهما نؤديها جميعا كمواطنين.

نظام الماذونيات، الذي نريد أن نقطع معه اليوم، معناه أن هناك مبالغ كراء يؤديها المستغل لصاحب الماذونية، وهي مبالغ مهمة جدا لكنها غير منظمة ولا تتحكم فيها الإدارة وتساهم في الرفع من كلفة الاستغلال، الشيء الذي يدفع المستغل إلى الرفع من ثمن التذاكر أو إلى تقليص النفقات على حساب جودة الخدمة والسلامة الطرقية والوضعية الاجتماعية للسائقين. وهنا، نسجل الوضعية الخطيرة لحافلاتنا، ذلك أن 16 في المائة فقط من حافلاتنا هي التي يقل عمرها عن 5 سنوات، بينما 33 في المائة يقل عمرها عن 15 سنة، وهو ما يعني أن 1378 حافلة تجوب طرقاتنا يتجاوز عمرها 15 سنة بكل ما يعنيه هذا الرقم من خطورة.

هناك اختلال آخر مرتبط بعدم ملاءمة العرض للطلب بسبب نظام الماذونيات وغياب محاورين معنيين، حيث يتم التركيز على الخطوط المربحة، الشيء الذي يؤدي إلى حرمان المواطنين في بعض المناطق من حقهم في النقل العمومي، فعدد المدن المربوطة إلى شبكة النقل بالحافلات لا يتجاوز 100 مدينة، وطول شبكة النقل العمومي للمسافرين يبلغ حوالي 11 ألف كلم، وهو ما يمثل تقريبا خمس الشبكة الطرقية ببلادنا والتي تتجاوز 57600 كلم، فأين حق باقي المواطنين وباقي المدن من النقل العمومي. كما أن التركيز على المناطق المربحة يؤجج حدة المنافسة بين الناقلين ويجعلهم يلجؤون بشكل غير قانوني إلى خدمات الوسطاء وتطبيق تعريفة منخفضة والتسابق أثناء السير على الطريق للظفر بأكثر عدد من المسافرين.

تشتغل بقطاع النقل الطرقي عبر الحافلات ما يقارب 1480 مقاولة، وهو عدد مهم مقارنة بقطاعات أخرى تحظى بعناية أكبر وأهم، ويشغل القطاع حوالي 15 ألف عامل بصفة مباشرة، منها حوالي 6 آلاف سائق، بالإضافة إلى العاملين العرضيين والأشخاص المزاولين في القطاع بشكل غير منظم، ويساهم وحده بما يقارب 1 في المائة من الناتج الداخلي الخام، لكننا نتوفر فقط على حوالي 2783 حافلة، منها فقط 2291 حافلة مستغلة حاليا، أي 65 حافلة لكل مليون مغربي.

تقدم الحكومة، اليوم، خريطة طريق واضحة لمعالجة كل هذه الاختلالات، ترتكز على أربعة محاور: المحور الأول يتضمن إصلاحات في إطار المنظومة القانونية الحالية، بما فيها معالجة الخطوط القصيرة والتنسيقيات؛ المحور الثاني مرتبط بتحسين الوضعية الاجتماعية للسائقين؛ المحور الثالث يتناول الدراسات (تأهيل المقاولة، المحطات الطرقية، المخططات المديرية للنقل الطرقي للمسافرين،...)؛ أما المحور الرابع فيتطرق للإصلاح المؤسساتي والهيكلي (مشروع القانون)، وتتجلى أهم مضامين هذا المحور في إلغاء الرخص وتعويضها باتفاقيات تبرم بين الدولة والناقلين وإحداث منحة للأشخاص الذاتيين الذين يرغبون في التنازل لفائدة الإدارة عن الرخص المتوفرين عليها والمكترات. ولمواكبة هذا الإجراء، تم اقتراح إحداث مجموعة من المنح خلال الفترة الممتدة من فاتح يناير 2014 إلى 31 دجنبر 2016، كمنحة تكسير الحافلات التابعة للمقاولات المستغلة لخدمات النقل العمومي الجماعي للمسافرين عبر الطرق ومنحة تجديد الحافلات التابعة للمقاولات المستغلة لخدمات النقل العمومي الجماعي للمسافرين عبر الطرق؛ ومنحة تأهيل مقاولات النقل العمومي الجماعي للمسافرين عبر الطرق. وبهدف وضع الآليات وتهييء المناخ لتأهيل مقاولات النقل الطرقي للأشخاص، ارتأت الوزارة القيام، في إطار المحور الأول من خريطة الطريق، بتطهير القطاع من الرخص المكتراة وإلزام الناقلين الذاتيين بالتحول إلى أشخاص معنويين لكي تتفرغ لمواكبة مهنيي وشغيلة القطاع في مسلسل التأهيل قبل دخول القانون المؤسساتي والهيكلي للإصلاح حيز التنفيذ.

الحكومة اليوم ستقدم مبلغ 970 مليونا إلى أصحاب الماذونيات الذين ارتبطت حياتهم بعائد الكراء، وقد يساهم هذا المبلغ في تحقيق بعض الاستقرار الاجتماعي لهم، لكن بالمقابل ستسترد الوزارة الماذونيات وستعوضها بطلبات عروض تمنح للمهنيين وفق دفتر تحملات واضح وملزم يضمن للعاملين حقوقهم الاجتماعية ويوفر للمواطنين شروط السلامة والراحة والأمن، وبالمقابل أيضا ستسعى الوزارة إلى توسيع شبكة النقل لتشمل حتى الخطوط غير المربحة وستقوم بتفعيل الخطوط المتوقفة بسبب النزاعات، وستمنح وضوحا للمهنيين وللبنوك وللمستثمرين لتمويل القطاع الذي سيصبح خاضعا لشروط المهنية والشفافية والتنافسية.

■■مصطفى بابا■■

> تراجع الإقبال على النقل الطرقي للمسافرين عبر الحافلات يكون لحساب وسائل النقل الخاصة وسيارات الأجرة والنقل السري، وهو ما يعني استهلاكا أكثر للكازوال وتلويثا أكثر للبيئة، وضريبتهما نؤديها جميعا كمواطنين

Copyright IMPERIUM 2000-2013. All rights reserved.