

SENEGAL

Infraestructuras de transporte terrestre en Senegal

A. CIFRAS CLAVE

La red de carreteras del Estado tenía un valor estimado de 242.000 millones de FCFA en 2021. Esta red cubre el 90 % de la demanda de transporte y su índice de accesibilidad rural es del 70 %.

Categoría y estado de las carreteras	2017		2018		2019		2020	
	Total (km)	(%)	Total (km)	(%)	Total (km)	(%)	Total (km)	(%)
Carreteras asfaltadas	5.956	100	5.956	100	5.956	100	5.956	100
Buen estado	4.764	80,6	4.824	81,8	4.906	82,4	4.962	83,3
Mal estado	1.369	20	1.369	20	1.050	27,6	1.050	27,6
Carreteras sin asfaltar	10.539	100	10.539	100	10.539	100	10.539	100
Buen estado	5.585,6	53	5.691,06	53,9	5.723	54,3	5.942	56,4
Mal estado	4.953	47	4.848	47	4.816	45,7	4.597	43,6

De 2017 a 2020 se observa un aumento de los km de carreteras asfaltadas y sin asfaltar en buen estado. En 2021 la Agencia de Gestión de Carreteras (AGEROUTE) llevó a cabo campañas de inspección en la red de carreteras, cubriendo 4.450 km de la red de carreteras asfaltadas y 2.980 km de la red sin asfaltar. En total hay en Senegal 16.495 km de carreteras, tanto asfaltadas como sin asfaltar.

DENSIDAD DE LA RED DE CARRETERAS (km/100 km ²)		
Senegal	África	Europa
8,3	8,1	56,1

Según estimaciones de AGEROUTE, la inversión necesaria estimada para aumentar la densidad hasta 30 km/100 km² es de más de 20.000 miles de millones de FCFA.

Longitud total (km)	PRINCIPALES VÍAS FÉRREAS DE SENEGAL					
	Dakar-Bamako		Dakar-St. Louis		Dakar-Diamniadio (TER)	
	Longitud (km)	Estado	Longitud (km)	Estado	Longitud (km)	Estado
963	641 Tramo maliense 645 Tramo senegalés	En proyecto de rehabilitación	261	En estado de rehabilitación	57*	Operativo, inaugurado en 2021.

*11 km faltan por construir de la línea Dakar-AIBD del TER. El objetivo es que el tren llegue al aeropuerto a finales de 2023.

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición precisa del sector estudiado

Esta ficha se centra en el transporte terrestre, cuya administración pública corre a cargo del Ministerio de Infraestructuras, Transportes Terrestres y Desenclave (MITTD por sus siglas en francés) desde septiembre de 2013. El sector del transporte terrestre puede dividirse en dos subsectores:

- **Transporte por carretera:** Es el principal medio de transporte en Senegal. La Agencia de Gestión de Carreteras (AGERROUTE) estima que supone el 90 % del volumen total de transporte de bienes y personas.
- **Transporte ferroviario:** Tiene un papel secundario en Senegal, con una red reducida y grandes necesidades de mejora y rehabilitación. Su gestión la realiza la Agencia Nacional de Vías Férreas (ANCF, por sus siglas en francés). Actualmente, funciona una línea de Dakar a Diamniadio. Las obras para que el tren llegue al aeropuerto están en proceso de la mano de Grands Trains du Sénégal (GTS).

B.2. Tamaño del mercado

B.2.1. Transporte por carretera



Según la **Agencia de Gestión de Carreteras (Ageroute Sénégal)** la red de carreteras senegalesa se puede considerar buena para los estándares de África Occidental. En 2021, esta red contaba con una longitud de **16.495 km**, que incluyen **5.956 km de carreteras pavimentadas** (1.097 km de carreteras urbanas pavimentadas) y **10.539**

km de carreteras sin pavimentar. El índice de accesibilidad rural (porcentaje de personas con acceso a una ruta practicable todo el año) se situaba en un **70 %**.

Las tres vías de comunicación más importantes son las que unen **Dakar con Kidira** (frontera con Malí); **Dakar con Gambia** y la región sureña de **Casamance (corredor transgambiano)**; y Dakar con la frontera mauritana, continuando a lo largo del río Senegal.



A pesar de las infraestructuras de transporte vial existentes, el MITD considera que el sistema de carreteras no está aún lo suficientemente integrado y cuenta con planes para su mejora. Además, debido a la mala distribución de presupuestos para el mantenimiento de carreteras en el pasado, existen actualmente varios proyectos de rehabilitación de carreteras secundarias, como la que está llevando a cabo el conglomerado de empresas CDE con la carretera que conecta Fatik y Passi.

De esta forma el Gobierno ha puesto en marcha la fase dos de un plan de crecimiento a través del **Plan de Acciones Prioritarias 2019-2023 (Plan d'Actions Prioritaires (PAP2A))**, donde se materializan los objetivos establecidos en el sector del transporte terrestre. La mejora de las infraestructuras es uno de sus ejes estratégicos.

Fuente: Elaboración a partir del Informe anual de Ageroute 2021.

Como ejemplo del resultado de los planes de inversión en el subsector del transporte por carretera, en el gráfico puede observarse la evolución del porcentaje de carreteras en buen estado en Senegal.

Por otro lado, se encuentra en curso el proyecto el **Bus Rapide de Transit (BRT)**, que se suma a los esfuerzos de mejorar la movilidad en la ciudad de Dakar. El objetivo es reservar un carril de casi 20 kilómetros entre Dakar y Guédiawaye con 23 estaciones de autobús. El trayecto completo tomará 45 minutos y podrá transportar 300.000 pasajeros al día. La flota contará con 144 autobuses.

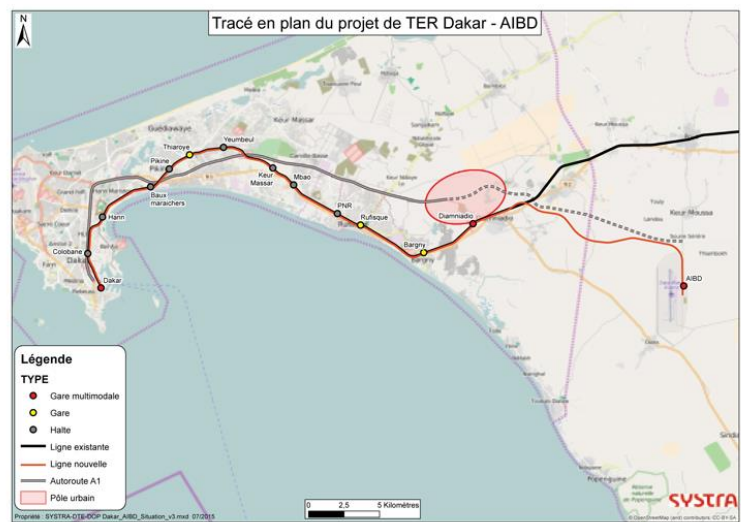
B.2.2. Transporte por ferrocarril



TER en la Estación de Dakar

Leyenda:

- Estación multimodal
- Estación de tren
- Paradas
- Línea existente
- Línea nueva
- Autopista
- Polo urbano



Mapa del proyecto TER DAKAR-AIBD

Fuente: Systra.

El subsector del **transporte ferroviario** se encuentra poco desarrollado en Senegal, en la actualidad el país cuenta sólo con tres líneas de las cuales, solo una se encuentra operativa:

De acuerdo con los datos de la Agencia Nacional de Ordenación del Territorio (ANAT) las red ferroviaria cuentan con 644 km, aunque en total haya 963 km. Sin embargo, en su mayor parte el tendido está abandonado o en proceso de rehabilitación desde que se cerró la línea Dakar-Bamako en 2016. En la actualidad, el único tren en funcionamiento es el TER, que cuenta con una línea única de Dakar a Diamniadio. El objetivo es que para finales de 2023 esta línea llegue hasta el aeropuerto internacional Blaise Diagne (AIBD).

- **Dakar – Saint-Louis:** En 1996 suspendió el transporte de pasajeros, y en 2008 el de mercancías y no está operativo por la lentitud e ineficiencia provocadas por su antigüedad y falta de mantenimiento. En la actualidad, gracias a las reservas petrolíferas encontradas en la región norte del país, esto podría suponer un nuevo volumen de tráfico de mercancías y personas.
- **Dakar – Bamako:** Senegal y Malí explotan conjuntamente la línea de ferrocarril entre Dakar y Bamako, que es uno de los principales corredores de transporte de África Occidental y tiene una longitud de 1.286 km (641 km corresponden al tramo maliense). Actualmente la vía se encuentra en mal estado, por lo que existe un proyecto para su rehabilitación. Este proyecto lo lidera DBF¹ (Dakar Bamako Ferroviaire) desde 2016, una organización binacional formada por Senegal y Malí.
- **Dakar-Diamniadio:** Actualmente se está ejecutando la fase II del proyecto. El objetivo es ampliar en 11 km el servicio desde Diamniadio hasta el aeropuerto Internacional Blaise Diagne (AIBD) de Dakar. El trayecto completo desde Dakar al aeropuerto tendría una duración de 45 minutos, cuando por carretera supone unos 90 minutos como mínimo debido a los constantes atascos.
- En 2017 el **Petit Train de Banlieue, S.A. (PTB SA)**, empresa pública adscrita al Ministerio de Infraestructuras y Transportes Terrestres, se encargaba de la explotación, en exclusiva, de la línea para transporte de pasajeros entre Dakar y su área metropolitana (tramo Dakar-Thiès). Había dos servicios activos: **Le Petit Train de Banlieue** (Con una frecuencia de 16 viajes/día Dakar-Rufisque, y 10 frecuencias Dakar-Thiaroye); y **Autorail Dakar-Thiès** (con un solo viaje diario de ida y vuelta, con paradas intermedias). PTB tenía una capacidad estimada en 15.000 viajeros al día. En 2021 el PTB desapareció y la gestión se transfirió al TER (Tren Express Regional). Esta nueva línea transporta 115.000 pasajeros al día y cuenta con paradas en Colobane, Hann, Beaux Maraichers, Pikine, Thiaroye, Yeumbeul, Keur Massar, Mbaou, PNR, Rufisque y Bargny.
- Por otro lado, existe un proyecto pendiente. La compañía nacional ferroviaria, ANCF, quiere lanzar una licitación para un estudio de viabilidad para la creación de una nueva línea ferroviaria de ancho estándar de DIAMNIADIO a TAMBACOUNDA. El objetivo general del proyecto es contribuir al desarrollo de redes de transporte multimodales para favorecer el desarrollo socioeconómico de las regiones, así como el transporte de minerales y la circulación de mercancías y personas a menor coste por todo Senegal.

B.3. Principales actores

- **Ministerio de Infraestructuras, Transporte terrestre y Desenclave (MITTD)**
- **Agencia de Gestión de Carreteras (AGEROUTE)**
AGEROUTE Senegal es responsable de la implementación de todas las obras de construcción, rehabilitación y mantenimiento de carreteras, puentes y otras estructuras, así como de la gestión de la red de carreteras.
- **Agencia Nacional de vías férreas (ANCF)**
El ANCF tiene como objetivo la realización de proyectos ferroviarios, la rehabilitación y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias.
- **Consejo Ejecutivo de Transporte Urbano de Dakar (CETUD)**
El CETUD es un establecimiento público de carácter profesional creado por la ley n° 97-01 del 10 de marzo de 1997. Su misión consiste en la implementación y el seguimiento de la aplicación de la política sector de transporte público sectorial definido por el Estado para la región de Dakar. Su misión consiste esencialmente en organizar y regular el flujo de pasajeros en el transporte público urbano.
- **SETER (<https://www.seter.sn/>)**
Desde noviembre 2021 está en marcha el TER, el tren exprés regional de Dakar que conecta Dakar con Diamniadio. Se trata de una línea única con 13 paradas que pretende llegar hasta el aeropuerto AIBD en 2023. Antiguamente, el Petit Train de Banlieue (PTB) era responsable de la gestión ferroviaria de Dakar y los servicios ferroviarios suburbanos de pasajeros. El PTB también se ocupaba del trayecto Dakar-Thies y también se

¹ Para más información: <https://www.mitttd.gouv.sn/fr/content/dakar-bamako-ferroviaire-dbf>

responsabilizaba de la gestión del corredor ferroviario Dakar-Bamako. Actualmente, todas estas funciones han quedado delegadas al TER y a la ANCF. Se ha cerrado la línea Dakar-Thies y la línea de Dakar-Saint Louis se encuentra fuera de servicio, aunque hay planes para su renovación a largo plazo.

- **Dakar Bamako Ferroviaire (DBF)** Actualmente la línea se encuentra cerrada. El objetivo es renovarla y volver a ponerla en marcha, pero los trabajos no han comenzado todavía.

Además de los organismos públicos, se identifica como actores relevantes en el sector a las instituciones financieras internacionales. Debido al monto elevado que suponen los proyectos de infraestructuras, muchas veces no son financiados a cargo de los presupuestos generales del Estado senegalés (BCI), sino que se recurre a socios técnicos y financieros (organizaciones multilaterales y agencias de cooperación de países donantes) para movilizar financiación internacional. De hecho, es frecuente que se empleen modelos de financiación de *blending* en los que diversos organismos multilaterales y bilaterales financian un mismo proyecto. De esta forma, organismos multilaterales como el **Banco Mundial (BM)**, la **Unión Europea (UE)**, el **Banco Europeo de Inversiones (BEI)**, el **Banco Africano de Desarrollo (BAD)**, el **Banco Islámico de Desarrollo (BID)**, **Banco Árabe para el Desarrollo Económico de África (BADEA)** o el **Banco de Desarrollo de África Occidental (BOAD)** y agencias de cooperación bilateral como el **Fondo saudí para el Desarrollo (FSD)**, la **Agencia Francesa de Cooperación (AFD)**, el **Fondo Abu Dábi (FAD)** o el **Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (FKDEA)** son frecuentemente actores fundamentales del sector.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Las empresas españolas son líderes en infraestructuras para el transporte y en sistemas de gestión y control para el transporte público, así como en la aplicación de soluciones tecnológicas en esas áreas:

- Cuatro de las diez principales empresas del mundo en gestión de infraestructuras de transporte por número de concesiones son españolas. Destacan **ACS**, **GLOBALVIA – FCC**, **ABERTIS** y **FERROVIAL**.
- Otras empresas españolas ocupan también posiciones destacadas, como **ACCIONA**, **ITINERE** y **OHL**.
- Metro de Tenerife ha realizado estudios de viabilidad para GTS.

España es también líder en el sector de la construcción, con empresas que participan en los mayores proyectos del mundo y en los cinco continentes, haciendo gala de una combinación única de experiencia, tecnología propia, capacidad técnica, eficacia de gestión y protección del medio ambiente.

Las empresas españolas participan en los proyectos de infraestructuras más importantes del mundo y están presentes en **85 países de los 5 continentes**, disfrutando del máximo reconocimiento internacional. Cuentan con una cartera de proyectos de valor superior a **74.000 millones de euros** y ocupan los primeros puestos en los *rankings* internacionales.

En cuanto al sector ferroviario, la oferta española merece especial atención: España es referente mundial en el diseño, construcción, mantenimiento, señalización y gestión de nuevas líneas, en la mejora de las existentes, en tecnología ferroviaria y en el desarrollo de material rodante. Las empresas españolas forman uno de los más potentes clústeres de empresas ferroviarias del mundo, como es el caso de: **FERROVIAL**, **OHL**, **CAF**, **ADIF**, **TALGO**, **TÉCNICAS REUNIDAS** o **ACCIONA**. A pesar del liderazgo de las empresas españolas en el sector, su presencia en Senegal es casi inexistente. Cabe destacar que la empresa española **TYPSA** es la encargada de realizar los estudios preliminares para el proyecto de rehabilitación de la línea ferroviaria Dakar-Bamako.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

D.1. Plan Senegal Emergente (PSE)

Senegal se encuentra inmerso en el desarrollo de proyectos enmarcados dentro de la segunda fase del **Plan Senegal Emergente (PSE)**. La Segunda fase del **Plan de Acciones Prioritarias (PAP2) 2019-2023** es el documento que da forma al PSE.

Para el transporte terrestre, el PAP2A prevé una inversión del 8,8 % de su presupuesto, es decir, 1.068,8 miles de millones de FCFA. Sus principales gastos irán dirigidos al proyecto del BRT y la construcción de autopistas Mbour-Fatick-Kaolack y Dakar-Thies-Saint Louis.

Estos proyectos ya están en curso de ejecución. Para futuros proyectos en el sector, el Gobierno senegalés elabora fichas más detalladas de estos proyectos, para su presentación a los socios técnicos y financieros internacionales, con el objetivo de movilizar financiación para su realización.

A través de estas fichas y del contacto directo con agencias gubernamentales, se ha ampliado la información de los proyectos que se considera suponen una mayor oportunidad para la oferta española. Los proyectos se han dividido según el subsector para el que suponen una oportunidad.

D.1.1. Subsector del transporte por carretera

Existen previsiones de desarrollo de nuevos proyectos de rehabilitación de carreteras. Sin embargo, la asignación presupuestaria para el mantenimiento de carreteras es desigual. En la actualidad, el 70 % del presupuesto disponible se dedica exclusivamente al mantenimiento de los 100 km de autopistas que existen, quedando solamente el 30 % restante para el acondicionamiento de carreteras nacionales y secundarias. En este contexto, es previsible que a medio plazo surjan nuevas oportunidades para la rehabilitación y mantenimiento de este tipo de carreteras.

En el sector de carreteras, en 2021, se completaron siete proyectos para un total de 201 km de carreteras asfaltadas, estas incluyen tres puentes, más de 1.200 km de carreteras asfaltadas y 182 km de caminos de tierra en buen estado y con mantenimiento para garantizar el acceso a los servicios sociales básicos.

N.º	PROYECTO	KM	Coste en M FCFA
Desarrollo y mantenimiento de la red de carreteras nacional			
1	NATIONALE 2: Rehabilitación Hamady Ounaré-Fadiara (48 km)	48	19.215
2	Obras de acondicionamiento del Boucle du Blouf, tramo Balinghor-Koutenghor y reparación del tramo Tendieme-Thionck Essy	57	17.405
3	Rehabilitación de la carretera Dinguiraye-Nioro-Keur Ayib + 6 km de carretera en Nioro (obras complementarias)	16	5.988
4	Rehabilitación de la carretera RN1 Tambacounda-Kidira-Bakel: Corredor Dakar-Bamako por el tramo norte Tambacounda-Goudiry	80	28.500
Apertura de zonas con gran potencial económico			
5	Construcción del puente de peaje de Great Foundiougne y sus carriles de conexión	2825	45.200
6	Rehabilitación del puente de Diambalang	1	2.300
7	Construcción del puente de Marssassoum (485 m) y sus carreteras de conexión (5,5 km)	5,985	20.661
TOTAL		210,81	139.269

Los principales objetivos para la red de carretera son su desarrollo y mantenimiento, la mejora de la movilidad urbana en Dakar y las grandes urbes, la apertura de nuevas zonas con fuerte potencial económico y el desarrollo de la red de autopistas.

D.1.2. Transporte ferroviario

En 2021 las perspectivas del sector del transporte ferroviario se encuentran estancadas. Existen tres proyectos: rehabilitación Dakar-Saint Louis; rehabilitación Dakar-Bamako y estudio de viabilidad Dakar-Tambacounda. Estos requieren grandes inversiones y suponen una gran oportunidad para una oferta española que es líder en el sector ferroviario.

Para llevar a cabo el proyecto de Dakar-Bamako se barajaron dos opciones: reconstrucción o rehabilitación de la vía. La opción de reconstrucción total no es rentable, incluso en los supuestos más optimistas de incremento en el tonelaje transportado y colocaría una carga considerable en las finanzas públicas de ambos países. Tras la retirada final de las empresas chinas del proyecto de reconstrucción, se ha reconsiderado la rehabilitación como la mejor opción. A mediados del año 2018, el Gobierno de Malí comunicó al Banco Mundial su decisión de optar por la rehabilitación del ferrocarril. Por la parte senegalesa, el Gobierno ha solicitado al BM que retome el proyecto, pero no está confirmado el compromiso con la opción de la rehabilitación.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

La principal vía de acceso al mercado del sector es a través de **licitaciones públicas internacionales**. La adjudicación de contratos de la administración senegalesa se rige por el Decreto-Ley 2014-1221, del 22 de septiembre de 2014, denominado en francés **Code des Marchés Publics** vigente desde el 4 de octubre de 2014.

El acceso al mercado puede suceder también a través de proyectos de **participación público-privada (PPP)** en forma de concesiones, como es el caso de varios proyectos de producción de energía solar y una autopista.

La legislación senegalesa contempla una segunda vía de acceso al mercado, las **ofertas espontáneas**. Esta vía consiste en la propuesta directa de proyectos al Gobierno por parte de un operador privado sin haber el Estado previsto ni preparado un proyecto en PPP. Las ofertas espontáneas están permitidas sólo cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- Proyectos cuyo montante sea de al menos 50.000 miles de millones de FCFA y/o esté justificada su necesidad o emergencia.
- La empresa proporciona la financiación completa de acuerdo con las reglas de endeudamiento de Senegal.
- La empresa, en caso de que sea de derecho no comunitario, se compromete a subcontratar a empresas nacionales una cuota de mercado no inferior al 10 % del importe total.
- La empresa define, en su caso, un esquema que puede garantizar una transferencia de habilidades y conocimientos.

Como principales **barreras de acceso al mercado** observadas en el sector se encuentran, además de la **dificultad de acceder** a la información y la **gran complejidad del sistema burocrático senegalés**; una **menor experiencia en el país** por parte de las empresas españolas frente a otras empresas, principalmente francesas, que históricamente han tenido un papel protagonista en los proyectos desarrollados en Senegal. A este respecto cabe destacar la adjudicación del proyecto de construcción de 22 puentes a una pyme francesa y la gran participación de la agencia de cooperación francesa AFD en la financiación del proyecto de rehabilitación de la línea ferroviaria Dakar-Bamako. Además, la **legislación que regula los proyectos en PPP** se está concretando y todavía no está completamente desarrollada.

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

Se puede encontrar información relevante del sector en las siguientes direcciones web:

- Conseil Exécutif des Transports urbains de Dakar (CETUD): <http://www.cetud.sn/>
- Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE): <http://www.ageroute.sn/>
- Agence de Chemins de Fer du Sénégal (ANCF): <https://www.mittd.gouv.sn/fr/content/agence-nationale-des-chemins-de-fer-ancf>
- Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement (MITTD): <http://www.mittd.gouv.sn/fr/privé>
- Agence Nationale de Statistique et de la Démographie du Sénégal: www.ansd.sn
- Banque Mondiale: <http://projects.banquemondiale.org/P156186?lang=fr> (proyecto BRT)
<http://documents.banquemondiale.org/curated/fr/931321468307174195/Cadre-de-politique-dereinstallation-CPR> (programa PATMUR)
- Société d'Exploitation du Train Express Régional (SETER): <https://www.seter.sn/>
- Agence National pour l'Aménagement du Territoire (ANAT): <https://www.terdakar.sn/>
- Grands Trains de Sénégal (GTS): <https://www.gts-sa.sn/>

G. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en Dakar** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **Senegal**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Senegal, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

3-5 Avenue Carde]
Plateau
DAKAR 4146 – Senegal
Teléfono: +221 33 889 23 60]
Email: dakar@comercio.mineco.es
<http://Senegal.oficinascomerciales.es>

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTORA

Carolina Rengifo Rodríguez

Oficina Económica y Comercial
de España en Dakar

dakar@comercio.mineco.es

Fecha: 09/11/2022

NIPO: 114-22-016-9

www.icex.es



FICHAS SECTOR SENEGAL



ICEX España
Exportación
e Inversiones