



OTROS
DOCUMENTOS

2023



Infraestructuras y equipamientos ferroviarios en Marruecos

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Rabat

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.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

12 de mayo de 2023
Rabat

Este estudio ha sido realizado por
Cristina Macua Quintanilla

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Rabat

<http://marruecos.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-23-011-6



Índice

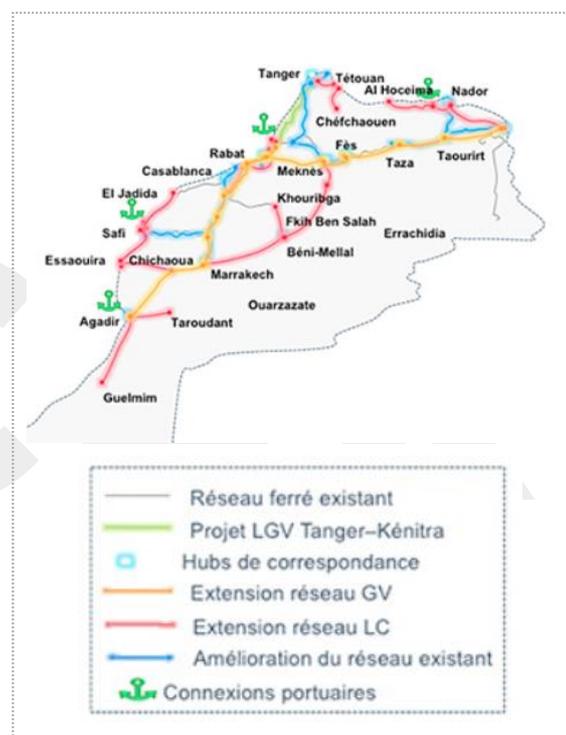
1. Presentación	4
2. Características del mercado	5
2.1. Definición precisa del sector estudiado	5
2.2. Tamaño del mercado	5
2.3. Principales actores	5
3. La oferta española	8
3.1. Presencia española por sectores	8
3.1.1. Ferrocarril	8
3.1.2. Tranvía	9
3.2. Principales competidores	9
4. Oportunidades del mercado	10
4.1. Infraestructuras de transporte	10
4.1.1. Red convencional	10
4.1.2. Alta velocidad	10
4.2. Otras oportunidades	11
5. Claves de acceso al mercado	12
5.1. Información de las licitaciones públicas	12
5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias	12
5.3. Financiación FIEM	13
6. Información adicional	15
6.1. Enlaces de interés	15



1. Presentación

Datos 2021	Red ferroviaria
Longitud	3.815 km de líneas (600 km doble vía y 1.540 km electrificados)
N.º de locomotoras	230
N.º de vagones de pasajeros/mercancías	585/5.498 (2018)
N.º de viajeros	34 millones
Transporte de mercancías	25,5 millones de toneladas anuales

Fuente: ONCF.



Datos 2021	Red de tranvías
Longitud	74 km de tranvía: 27 km en Rabat y 47 km en Casablanca
N.º de pasajeros Casablanca	50 millones (2019)
N.º de pasajeros Rabat	32,8 millones (estimación)

Fuente: Casa Transports y STRS.

2. Características del mercado

2.1. Definición precisa del sector estudiado

Esta nota aborda los principales aspectos relacionados con el sector del diseño, la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, tanto urbanas (tranvía), como interurbanas (ferrocarril) en Marruecos. Además, se presentan los principales proyectos, tanto los que se han puesto en marcha durante los últimos años como los que están previstos o en ejecución.

2.2. Tamaño del mercado

Empresa pública	Inversión 2019 (MEUR)	Inversión 2020 (MEUR)	Inversión 2021 (MEUR)
ONCF	204	167	106
Casa Transport	112	n. d.	n. d.
Société Tranway Rabat-Salé	19	n. d.	n. d.
TOTAL	335	167	106



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF, Casa Transports y STRS.

2.3. Principales actores

El [Ministerio de Equipamiento, Transporte, Logística y Agua](#) es el organismo encargado de dirigir la acción del Gobierno en el ámbito de las infraestructuras interurbanas de transporte. Además, tutela la acción de:

- ONCF: Es un establecimiento público de carácter industrial y comercial, con personalidad civil y autonomía financiera. Su vocación principal es la gestión de infraestructuras ferroviarias y la explotación de los servicios ligados al transporte ferroviario de pasajeros y mercancías.

En cuanto a las infraestructuras urbanas, es el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Colectividades Locales, el organismo encargado de financiar gran parte de los proyectos de las administraciones locales, ayuntamientos y prefecturas, entre ellos las redes de tranvía. La Sociedad de Tranvía de Rabat-Salé ([STRS](#)), filial de la [Agencia Bouregreg](#), se encarga de la



operación y explotación a través de la sociedad [Transdev](#). Por su parte, [Casa Transports](#) se encarga del desarrollo de la movilidad y de la red de transporte público en Casablanca, en concreto [RATV Dev Casablanca](#) es la sociedad encargada de la explotación y del mantenimiento del tranvía en esa ciudad.

Hay que destacar también la importancia de la financiación procedente de instituciones financieras internacionales en los proyectos licitados por organismos públicos marroquíes.

Institución	Principales líneas de financiación del tren convencional y del tranvía
Secretaría de Estado de Comercio de España: Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM)	<ul style="list-style-type: none"> - Señalización ferroviaria de la línea convencional: 73,8 MEUR. - Diseño y gestión del plan estratégico de la ONCF: 4,54 MEUR. - Suministro de material rodante para las nuevas líneas 3 y 4 de Casa Transport: 166 MEUR.
Banco Africano de Desarrollo (BAfD)	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión del eje ferroviario Kenitra-Casablanca-Marrakech 253 MEUR.
Banco Europeo de Inversiones (BEI)	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión del tranvía de Rabat 40 MEUR. - Construcción de la línea 2 del tranvía de Casablanca 50 MEUR.
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción del tranvía de Casablanca: 153,5 MEUR.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las distintas instituciones.

Institución	Principales líneas de financiación de la línea de alta velocidad.
Reserva Francesa para Países Emergentes (RPE)	<ul style="list-style-type: none"> • Equipamiento y material rodante, préstamo de 625 MEUR.
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de una fábrica de traviesas y viaductos: 300 MEUR
Gobierno francés	<ul style="list-style-type: none"> • Asistencia técnica, donación de 75 MEUR.
Fondo Saudita para el Desarrollo (SFD)	<ul style="list-style-type: none"> • Préstamo de 144 MEUR.
Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (FKDA)	<ul style="list-style-type: none"> • Préstamo de 100 MEUR.



Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social (FADES)	<ul style="list-style-type: none">• Préstamo de 86 MEUR.
Fondo para el Desarrollo de Abu Dabi (ADFD)	<ul style="list-style-type: none">• Préstamo de 70 MEUR.
Banco Islámico de Desarrollo (BID)	<ul style="list-style-type: none">• Inversión de 82 MEUR en el proyecto de TGV Tánger-Casablanca.
Gobierno marroquí	<ul style="list-style-type: none">• Inversión de 500 MEUR.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las distintas instituciones.



3. La oferta española

3.1. Presencia española por sectores

El producto español es percibido como tecnológicamente avanzado y con una buena relación calidad precio, por lo que la presencia española ha aumentado en los últimos años y firmas españolas están empezando a colaborar en algunos proyectos importantes. Es de destacar el convenio planteado en 2019 entre la ONCF y RENFE operadora, similar al convenio ya firmado entre la ONCF y ADIF: el objetivo de este convenio es aprovechar la experiencia española en la desagregación de las operaciones y la gestión de infraestructuras. A favor de RENFE operadora figuran las relevantes referencias comerciales del tren de alta velocidad La Meca-Medina y Houston-Dallas.

3.1.1. Ferrocarril

- [Arcelor Mittal España](#): proporcionó 46.000 toneladas de vías para el tramo Tánger-Kenitra.
- [Ayesa](#): estudio de electrificación de la tercera vía entre Kenitra y Mohammedia, renovación de las catenarias del corredor Ain Sebaa-Rabat Ville e ingeniería del enlace ferroviario Mellousa-Tetuán.
- [Bombardier España](#): señalización ferroviaria de la línea de alta velocidad entre Casablanca y Tánger.
- [CAF Signalling](#): señalización ferroviaria en la estación de Casa-Port y proyecto de telemando de subestaciones y puestos de seccionamiento de la red ferroviaria electrificada de Marruecos.
- [ICF](#): suministro de sistemas de alarma por aproximación de trenes entre Tánger y Casablanca, e instalación y mantenimiento de 220 pasos a nivel de la red ferroviaria marroquí, así como un centro de supervisión de estos últimos. Además, tienen un contrato negociado para la instalación de señales en Marruecos.
- [Indra-ADIF](#): contrato de implantación de 4,54 MEUR para el sistema de seguridad DaVinci. Este contrato se firmó bajo el convenio de cooperación entre ADIF y la ONCF, donde ADIF transfería gratuitamente el sistema que había desarrollado junto a Indra.
- [Viales y Obras Públicas](#): construcción del muro de hormigón armado para el cierre perimetral de la vía férrea entre Kenitra y Casablanca.

3.1.2. Tranvía

- [Ayesa](#): ingeniería del tranvía de Casablanca.

3.2. Principales competidores

En el proyecto del tramo de alta velocidad entre Tánger-Kenitra destaca la presencia de empresas francesas como [Cofely-Ineo](#), [Systra](#), [Colas Rail](#) o [Alstom](#). En tranvía destacan la empresa turca [Yapi Merkezi](#) (realizó en 2016 las infraestructuras de las líneas I y II del tranvía de Casablanca), y Alstom, proveedor de material rodante en la red de tranvía de Rabat y Casablanca. A pesar de que no han llevado a cabo todavía ningún proyecto en ferrocarril ni en tranvía, es interesante mencionar la irrupción de los competidores chinos, los cuales se han presentado a las licitaciones de los subsectores más destacados. El poder de los competidores chinos radica en sus ofertas competitivas y en las relaciones bilaterales con Marruecos, en el marco de cooperación entre Marruecos y China en la nueva ruta de la seda. En este sentido, cabe mencionar la posible financiación mediante un préstamo de China para la construcción del segundo tramo del tren de alta velocidad.

Por último, es interesante señalar que en Marruecos existe un proveedor local llamado [SCIF](#), Société Chérifienne de Matériel Industriel et Ferroviaire, especializado en la fabricación y renovación de material rodante y cuyo capital pertenece en un 20 % a la ONCF. La SCIF colabora activamente con socios internacionales como Talgo, Faiveley o Rail Teco para optimizar sus sistemas y procesos de producción. Además de desarrollar proyectos en Marruecos, también ha llevado a cabo proyectos en Túnez, Mauritania, Senegal o Togo.

4. Oportunidades del mercado

4.1. Infraestructuras de transporte

Por lo que al **ferrocarril** se refiere, el plan [Plan Rail Maroc 2040](#) de la ONCF recoge las inversiones previstas en el sector ferroviario hasta 2040. El plan, que cuenta con un presupuesto de 34.722 millones de euros, tiene cuatro ejes principales: la extensión de 1.100 km de la red de alta velocidad, la extensión de 1.600 km de la red convencional, la construcción de 9 conexiones portuarias de 100 km y la rehabilitación y optimización del rendimiento de 1.610 km de red.

El [programa de inversiones](#) de la ONCF, desarrollado en este apartado, presenta los proyectos que se llevarán a cabo en el periodo 2019-2025 en la red convencional y en la línea de alta velocidad. No obstante, en la página de [Marchés Publics](#) se puede consultar el programa detallado de licitaciones de obra, aprovisionamiento y servicios previstas para el año 2022 por la ONCF.

4.1.1. Red convencional

Los proyectos prioritarios para la red convencional del periodo 2019-2025, que se incluyen en el programa de licitaciones, se han presupuestado en un total de 2.140 millones de euros.

Igualmente, la ONCF ha lanzado una convocatoria de manifestaciones de interés para la compra de 100 trenes. Dicha licitación consiste en la fabricación paulatina de 100 nuevos trenes en los próximos 10 años. La producción de los trenes debe llevarse a cabo en Marruecos, a excepción de los 15 primeros, que se permite fabricar fuera del país. Además, la empresa ganadora deberá construir y explotar una nave industrial de fabricación local de trenes y se deberá establecer entre la ONCF y el fabricante seleccionado una estructura común que se encargará de garantizar, por cuenta de la ONCF, los servicios de mantenimiento rutinario e industrial de los trenes, durante toda la vida útil de estos y al menos durante un período de 20 años.

4.1.2. Alta velocidad

La ONCF acometerá en dos fases la extensión de la línea de tren de alta velocidad que actualmente conecta Tánger y Kenitra:

La primera parte de la extensión trataría de desdoblarse la línea ferroviaria existente entre Kenitra y Marrakech. Esta extensión actualmente se encuentra en estudio y se estima un coste de unos 42.000 millones de dirhams.

Mientras, la segunda parte trataría de la construcción de la línea de alta velocidad entre Marrakech y Agadir, ya que esta última no cuenta con conexión ferroviaria. Para este segundo tramo, la ONCF



ha lanzado ya una licitación para el estudio de anteproyecto (infraestructura, ingeniería civil, equipamiento ferroviario y sistema de explotación ferroviaria), reservando para este último un presupuesto de 144 millones de dirhams.

Asimismo, Rabii Khlie, Director General de la ONCF ha indicado que el plan es añadir una nueva línea de alta velocidad que unirá Oujda y Rabat.

4.2. Otras oportunidades

Se trata señaladamente de oportunidades relacionadas con la intermodalidad o la interconexión con otras cadenas logísticas, tanto en el transporte de mercancías (gestión de puertos secos o conexiones ferroviarias en las fábricas como las ya existentes en la planta de Renault en Tánger y PSA en Kenitra) como en el de pasajeros (ejemplo de ello son la integración de las líneas 5 y 6 de autobuses de alto rendimiento de Casa Transports con la red de tranvía o el próximo enlace del aeropuerto Mohammed V con la línea de alta velocidad). Existen asimismo oportunidades relacionadas con la demanda de soluciones TIC (conexión WiFi en trenes y estaciones, webs y plataformas de pago, billete intermodal), con la gestión de las nuevas estaciones de tren y de los centros comerciales en las que estas se integran, etc.

5. Claves de acceso al mercado

5.1. Información de las licitaciones públicas

En el portal [Marchés Publics](#) pueden consultarse todas las licitaciones públicas lanzadas en Marruecos. Además de este buscador, se aconseja visitar las páginas webs de los organismos licitadores marroquíes.

Para empresas españolas que estén interesadas en presentarse a licitación, el ICEX cuenta con una plataforma llamada [ON](#) (Oportunidades de Negocio) donde la Oficina Económica y Comercial de España en Rabat añade las últimas licitaciones que se convocan en Marruecos.

5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

- **Mercado de proyectos:** el mercado es bastante transparente dado que funciona por proyectos que, en su mayoría, se adjudican mediante licitación internacional. Sin embargo, las oportunidades que se presentan son limitadas por el hecho de que no existe una red ferroviaria amplia en el país, e irregulares en el tiempo porque los proyectos dependen en gran parte de la financiación internacional.
- **Posicionamiento de las empresas francesas:** en el sector ferroviario y en el de tranvía hay varias empresas francesas que son las que acaparan la mayor actividad. En especial, cabe destacar la participación de Francia en la construcción del primer tramo de TGV de Tánger-Kenitra, el cual fue adjudicado directamente y sin licitación a la compañía francesa Alstom por 1.900 MEUR. El Estado francés colaboró en el 51 % del proyecto, invirtiendo un total de 1.000 MEUR.
- **Sistema de categorización de los licitantes:** en el sector de la construcción y obra pública, para presentarse a concurso se exige a las empresas de derecho marroquí un sistema de categorización de los licitantes mediante el doble sistema de cualificación (por tipo de actividad) y clasificación (por volumen). No obstante, para las empresas extranjeras se establece un sistema de categorización *ad hoc* en cada licitación. Las reglas sobre cualificación y clasificación de licitaciones se pueden consultar en la página web del [Ministerio de Transporte](#).
- **Aplicación de la regla de preferencia nacional:** Marruecos no es signatario del Acuerdo plurilateral de Compras Públicas suscrito por algunos países en el marco de la Organización Mundial del Comercio ([OMC](#)). Ello le habilita para aplicar una discriminación de preferencia en favor de las empresas nacionales. De este modo, a efectos de comparación de ofertas, las

sociedades extranjeras que se presenten a una licitación pueden ver incrementado el importe de su oferta económica hasta un 15 %. Para sortear esta dificultad, en proporción al grado de integración local que alcance el consorcio constituido, las empresas extranjeras tienen dos posibilidades: crear un consorcio con un socio local de derecho marroquí o crear un consorcio entre la empresa matriz y su filial de derecho marroquí. En esta misma línea, cabe destacar que las licitaciones con financiación de organismos internacionales pueden estar excluidas de la aplicación de este margen de preferencia.

- **Socio local:** las empresas extranjeras pueden constituir filiales de derecho marroquí con capital 100 % extranjero. En el caso de optar por concurrir a una licitación con un socio local es recomendable definir muy bien la intervención de cada parte y mantener la visibilidad en la interlocución con la entidad convocante. Como posible mecanismo de control de esta relación se aconseja la clara definición de las obligaciones de cada parte; cumplimiento de plazos y penalizaciones en caso de incumplimiento del contrato. Si se trabaja con facilitadores o comisionistas, conviene vincular la retribución variable a lo efectivamente cobrado y no a lo simplemente facturado.
- **Ley de contratación pública:** la [ley de contratación pública](#) protege fuertemente a la Administración Pública, por ello es de suma importancia el estudio detallado de los pliegos, pues cuestiones formales pueden bloquear las certificaciones y en consecuencia los pagos, especialmente en el caso de adendas a los contratos. En esta ley también se regula el *groupement*, figura jurídica similar a la UTE española (aunque sin personalidad jurídica) que se utiliza para determinar los derechos y obligaciones de dos empresas que concurren juntas a una licitación pública.
- **Doble imposición:** en el caso de sociedades de servicios que operan desde el extranjero y que no posean sede social en Marruecos, se establece una retención en la fuente del 10 % en concepto de impuesto de sociedades, aplicable al producto obtenido por la prestación de algunos de los servicios en Marruecos. Siempre que la retención sea debida, podría ser deducida en España en la declaración del impuesto de sociedades.
- **ONCF:** debido a la burocracia administrativa y a la falta de liquidez del organismo, las empresas que participan en proyectos con la ONCF suelen sufrir retrasos importantes en el cobro de sus facturas. Por ello, es imprescindible contar con un músculo financiero sólido, un crédito institucional o un plan de tesorería definido por etapas e hitos de cobros que permitan mitigar las consecuencias de estos retrasos.

5.3. Financiación FIEM

El Fondo para la Internacionalización de la Empresa ([FIEM](#)) es un instrumento gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio de España, creado en el 2010 con el objetivo de ofrecer apoyo



financiero oficial a la internacionalización de las empresas españolas en línea con los nuevos retos y necesidades del comercio internacional.

En el campo de la cooperación financiera, en 2008 se concedió a Marruecos una línea de crédito de 400 MEUR, con los cuales se financiaron los siguientes proyectos:

- Contrato de préstamo de 4,54 MEUR en 2011 para la instalación del programa de gestión ferroviaria DaVinci, por parte del consorcio ADIF / Indra.
- Préstamo de 3,33 MEUR en 2013 para el estudio, aprovisionamiento, y puesta en marcha de las instalaciones de seguridad y de señalización de la estación de Casa Port, el cual se adjudicó a CAF Signalling.
- Préstamo de 73,8 MEUR en 2015 para la señalización ferroviaria entre Casablanca y Tanger-Med, adjudicado a la empresa Bombardier España.
- Préstamo de 166 MEUR en 2022 para el suministro de material rodante para las líneas 3 y 4 del tranvía de Casablanca, el cual se le adjudicó al Grupo ALSTOM.

A pesar de que la concesión de un préstamo FIEM entraña un proceso burocrático largo o únicamente financie proyectos de gran volumen, las condiciones del fondo son muy ventajosas para presentar una oferta financiera. Las modalidades de financiación que ofrece son las siguientes: financiación concesional, financiación comercial e inversión.

En líneas generales, el **proceso** para solicitar la concesión del préstamo es el siguiente:

- La empresa debe ponerse en contacto con la Subdirección General de Política Comercial con Países Mediterráneos, África y Oriente Medio (sgmedafom.sccc@comercio.mineco.es), informando sobre la empresa y sobre el proyecto al que quiere presentarse. Si la SG considera que el proyecto es susceptible de recibir financiación FIEM, remitirá a la empresa un cuestionario para recoger información detallada del proyecto, que será estudiada por el Grupo de Trabajo FIEM. Si este acepta financiar la operación, puede emitir una carta de interés en el proyecto o una carta en la que además se fijan las condiciones financieras de la operación.
- Tras la adjudicación, la solicitud de financiación formal debe llegar de la Agencia Beneficiaria del FIEM, además de la aceptación por el Tesoro marroquí de las condiciones financieras de la operación y el acuerdo de principio del Tesoro marroquí de otorgar la garantía soberana.
- Una vez el Comité FIEM apruebe la operación, esta será elevada, en su caso, al Consejo de Ministros para aprobación.

6. Información adicional

6.1. Enlaces de interés

- ONCF: <https://www.oncf.ma/en/>
- Licitaciones ONCF: <https://www.oncf.ma/am/Node-101/Fournisseurs/Appels-d-offres>
- Tranvia “Casa-Transports”: <https://casatransport.ma/>
- Tranvia “Tramway Rabat-Salé”: <http://www.tram-way.ma/fr/>
- Ministerio de Equipamiento, Transporte, Logística y Agua: www.equipement.gov.ma/Pages/accueil.aspx
- Ley de Presupuestos 2020: <https://www.finances.gov.ma/Publication/db/2020/depp-plf2020-fr.pdf>
- Marchés Publics: <https://www.marchespublics.gov.ma/pmmp/>

ICEX

ICEX

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](#)

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones