

Infraestructuras y equipamientos ferroviarios en Marruecos

A. CIFRAS CLAVE

Datos	Red ferroviaria (2017)
Longitud	2.110 km de líneas (600 km doble vía y 1.540 km electrificados)
Nº de locomotoras	250
Nº de vagones	560
Nº de viajeros	38 millones al año
Transporte de mercancías	30 millones de toneladas anuales

Fuente: ONCF.

Datos	Cifras (2017)
Red de tranvía	70 km de tranvía: 50 km en la ciudad de Casablanca y 20 km en Rabat
Nº de pasajeros Casablanca	35 millones
Nº de pasajeros Rabat	32,8 millones anuales (estimación)

Fuente: Casa Tramway y STRS.



B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición de las actividades

La presente ficha aborda los principales aspectos relacionados con el diseño, la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias, tanto urbanas (tranvía), como interurbanas (ferrocarril). También se hace referencia a los principales proyectos, tanto los que se han puesto en marcha durante los últimos años como los que están en proceso de realización.

B.2. Tamaño del mercado

EMPRESA PÚBLICA	Inversión 2016 (M EUR)	Inversión 2017 (M EUR)	Inversión prevista 2018 (M EUR)
ONCF	553	576	626
Casa Transport	----	213	214
Société Tramway Rabat-Salé	----	37	70
TOTAL	553	826	910

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF y HCP.

B.3. Principales actores

En el ámbito de las infraestructuras interurbanas de transporte, el [Ministerio de Equipamiento, Transporte, Logística y Agua](#) es el departamento encargado de dirigir la acción del Gobierno en los proyectos de infraestructuras. Además, tutela la acción de la siguiente empresa pública:

- [ONCF](#): gestiona la infraestructura ferroviaria, además de la explotación técnica y comercial y la inversión. Por el momento es un establecimiento público, pero se prevé que se convierta en una sociedad privada en el futuro (todavía sin fecha).

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 muchos de los proyectos de las administraciones locales, ayuntamientos y prefecturas, entre ellos la red de tranvía. La [Sociedad de Tranvía de Rabat Salé](#) se encarga de la gestión del tranvía de Rabat-Salé, y [Casa Transport](#) del desarrollo de la movilidad y red de transporte público en Casablanca.

Por otra parte, **importantes instituciones financieras internacionales han participado en la financiación de proyectos**, mediante ventanilla pública (parte de bancos que otorga financiación a países para llevar a cabo proyectos), llevados a cabo a través de organismos públicos marroquíes, que se encargan del proceso de licitación en su totalidad. Los organismos más relevantes han sido el Banco Africano de Desarrollo ([AFDB](#)), el Banco Islámico de Desarrollo ([BID](#)), [Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social](#), Banco Europeo de Inversión ([BEI](#)) y la Agencia Francesa de Cooperación ([AFD](#)). En cuanto al [Banco Mundial](#), la inversión realizada en el país ha sido muy importante, pero en lo que al sector ferroviario se refiere no ha financiado ningún proyecto en los últimos años.

INSTITUCIÓN	Principales proyectos financiados
Fondo para la internacionalización de la empresa (FIEM)	-Señalización ferroviaria de línea convencional: 73,8 M€ -Diseño y gestión del plan estratégico de la ONCE : 4,2 M€
Banco Africano de Desarrollo (AFDB)	-Extensión del eje ferroviario Kenitra-Casablanca-Marrakech 253 M€
Banco Islámico de Desarrollo (BID)	-Inversión de 82 M€ en el proyecto de TGV Tánger-Casablanca
Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social	-TGV: 86 M€
Banco Europeo de Inversión (BEI)	-Extensión tranvía de Rabat: 40 M€ -Línea 2 del tranvía de Casablanca: 55 M€
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	-TGV: 220 M€ Tánger-Casablanca -Tranvía de Rabat: 40,4 M€ -Tranvía de Casablanca: 30,5 M€

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

En cuanto a la construcción del TGV de Marruecos, distribución financiera de las distintas instituciones implicadas en el proyecto es la siguiente:

- Marruecos: El estado marroquí ha invertido un total de 500 M € en el proyecto.
- Francia: El estado francés ha colaborado en el 51% del total del proyecto, invirtiendo un total de 1.000 M €. Del total, 625 M € corresponden a las Reservas de Países Emergentes (RPE), otros 75 M € han sido donados y los últimos 220 M € provienen de la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD).
- Fondo Saudita para el Desarrollo (SFD): Inversión total de 144 M €.
- Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (FKDA): Inversión de 100 M €.
- Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social: Inversión total de 86 M €.
- Fondo para el Desarrollo de Abu Dhabi (ADFD): Una inversión total de 70 M €.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

C.1. Presencia española por sectores

El producto español es percibido como tecnológicamente avanzado y con una buena relación calidad precio. Sin embargo, en general el mercado está copado por empresas francesas que llevan años apostando por este sector y son las que se adjudican la mayoría de los proyectos que salen a concurso.

Por otro lado, cabe destacar que la presencia española ha aumentado en los últimos años y firmas españolas están empezando a colaborar en proyectos importantes, como la construcción del AVE entre Tánger y Casablanca.

Ferrocarril:

- [Indra](#) (Sistema de seguridad Da Vinci) Diseño, gestión y control del plan estratégico de la ONCF.
- [Ayesa](#) (Ingeniería enlace ferroviario Melloussa-Tetuan y trazado línea alta velocidad entre Kenitra y Tánger).



- [ICF](#) (Suministro de sistemas de alarma por aproximación de trenes entre Tánger y Casablanca y mantenimiento de los pasos de nivel de toda la red ferroviaria marroquí).
- [Viales y Obras Públicas](#) (Construcción de muro de hormigón armado para la vía férrea entre Kenitra y Casablanca).
- [Bombardier España](#) (Señalización ferroviaria entre Casablanca y Tanger).

Tranvías:

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

C.2. Principales competidores

Destaca la presencia de empresas francesas como [Alstom](#), [Cofely-Ineo](#) o [Systra](#) en el proyecto de alta velocidad. Finalmente, la empresa turca [Yapi Merkezi](#) ha participado en la ejecución del 82% de la segunda línea del tranvía de Casablanca.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

D.1. Infraestructuras de transporte

Ferrocarril: A largo plazo, el “**Plan Rail Maroc 2040**”, con una inversión de 264.000 MDH (24.220 M €), prevé **2.750 km de vías convencionales, la puesta en marcha de la línea de alta velocidad Tánger-Casablanca (el tramo Tánger-Kenitra ha sido inaugurado el 15 de noviembre de 2018), y la construcción de 1.500 km de líneas de alta velocidad:**

- **Red convencional:**
 - **Corto/Medio plazo:** Se espera que se renueve el parque de trenes por valor de 1.200 millones de euros y se dispondrán 136 millones de euros para suprimir todos los pasos a nivel del país antes del 2025. Construcción de la línea que une Oujda con Nador (Oujda-Berkane-Nador), un total de 150 km (finalización del proyecto esperada: 2026).
 - **Largo plazo:** Se espera la construcción de un total de 2.750 km de vías convencionales en el horizonte 2040.
- **Alta velocidad:**
 - **Corto/Medio plazo:** Línea AVE entre Tánger y Casablanca (300Km). Este trayecto se hará en 2 horas 10 minutos, frente a las 5 horas que demora actualmente utilizando la línea de tren convencional. El primer tramo de esta línea ha sido inaugurado el 15 de noviembre de 2018 (en breve comenzará la explotación comercial).
 - **Largo plazo:** Línea AVE entre Casablanca y Agadir. Esta línea pasará por Marrakech y se espera que esté terminada antes del 2040.

También existe un proyecto para llevar a cabo una línea AVE entre Rabat y Oujda, que se prolongaría hasta Trípoli a través de Argelia y Túnez en el marco de la futura red de alta velocidad magrebí.

Tranvía:

- **Casa transport:** Según Casa Transport, la red de tranvía en Casablanca pasará de los 50 km de la actualidad a 100 km en el año 2022 gracias a la puesta en marcha de la extensión de la línea 1 (2 km) y la puesta en servicio de la línea 2 (15 km) a lo largo de 2018, además de 2 nuevas líneas de 14 y 18 km de longitud.
- **Rabat-Salé tramway:** En Rabat, además de la extensión de la línea 2, la agencia Bouregreg ha anunciado una segunda extensión de 16 km que afectará a las 2 líneas de tranvía con lo que se dará servicio a los barrios de Hay Riad y Sala Al Jadida.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Mercados públicos

Existe en Marruecos un portal llamado “Marchés Publics” (www.marchespublics.gov.ma) en el que aparecen todas las licitaciones públicas lanzadas en Marruecos para todos los sectores, así como la reglamentación general. Este portal arrancó en 2007 y se pueden encontrar tres niveles de información dentro del mismo:

- ✓ Lista de programaciones de compras.
- ✓ Lista de licitaciones.
- ✓ Ficha de licitación con documentos descargables.

Estos proyectos públicos suman aproximadamente un total de 5.320 M € anuales desde su inicio, lo que supone el 15% del PIB de Marruecos. Además, este portal publica de media, un total de 11.000 ofertas de licitaciones públicas al año.

Para empresas españolas que estén interesadas en presentarse a licitación, desde nuestra OFECOME se suben oportunidades de negocios en Marruecos a una plataforma llamada ON (Oportunidades de Negocio) donde se van añadiendo las últimas licitaciones que salen a concurso en Marruecos. Junto a esta plataforma, también disponemos de una cuenta Twitter donde se anuncian, a principios de cada semana, los boletines semanales de licitaciones con toda la información de cada oportunidad de negocio.

E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

- **Mercado de proyectos:** El sector ferroviario funciona por proyectos, con lo cual las oportunidades que se presentan son limitadas e irregulares en el tiempo. Son limitadas por el hecho de que no existe una red ferroviaria amplia en el país e irregulares porque los proyectos dependen de la financiación internacional.
- **Buen posicionamiento de empresas francesas:** En el sector aparecen varias empresas francesas que son las que abarcan la mayor actividad tanto del sector ferroviario (ONCF) como el del tranvía. Uno de los principales competidores es Alstom, empresa francesa dedicada a las infraestructuras del sector ferroviario.
- **Aplicación de la regla preferencia nacional:** Las sociedades extranjeras que quieran presentarse a una licitación, pueden ver incrementada la referencia técnica de su oferta hasta un 15%. Para sortear esta dificultad, puede ser útil disponer de una filial de derecho marroquí (es muy habitual la creación de una filial para este tipo de proyectos). Por otro lado, cabe destacar que las licitaciones con financiación de organismos internacionales están excluidas de la aplicación de la preferencia nacional.
- **Sistema de categorización de los licitantes:** En el sector de la construcción y obra pública, 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). Para las empresas extranjeras se establece un sistema de categorización *ad-hoc* en cada licitación.

E.3. Financiación FIEM

El Fondo para la Internacionalización de la Empresa (**FIEM**) es un instrumento gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio y creado en 2010 con el objetivo único de ofrecer apoyo financiero oficial a la internacionalización de las empresas españolas en línea con los nuevos retos y necesidades del comercio internacional. Los sectores susceptibles de financiación son los siguientes: Energía, **Infraestructuras** y medio ambiente.



El FIEM destaca el ferrocarril como uno de los sectores de mayor interés, ya que la tecnología española es líder internacional y en especial en material rodante y señalización. El presupuesto que se ha acordado para el ejercicio 2018, en concreto para Marruecos, es de 400 millones de euros (repartidos en los distintos sectores) y la financiación se realiza en condiciones concesionales (42%).

Hay que destacar también que muchos proyectos de la ONCF han sido financiados con el fondo FIEM, con lo cual existen antecedentes de proyectos financiados en el sector ferroviario. Por un lado, el FIEM concedió un crédito de 4,2 M € para el diseño, control y gestión del plan de transporte estratégico y operacional de la ONCF en Marruecos a la empresa Española ADIF/INDRA. Finalmente, en 2014 financió la señalización ferroviaria entre Casablanca y Tánger concediendo un crédito de 73,8 M € a la empresa española [Bombardier España](#).

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

ONCF: <https://www.oncf.ma/en/>

Tranvía “Casa transports”: <https://casatransport.ma/>

Tranvía “Tramway Rabat-Salé”: <http://www.tram-way.ma/fr/>

Ministerio del Equipamiento, Transporte, Logística y Agua: www.equipement.gov.ma/Pages/accueil.aspx

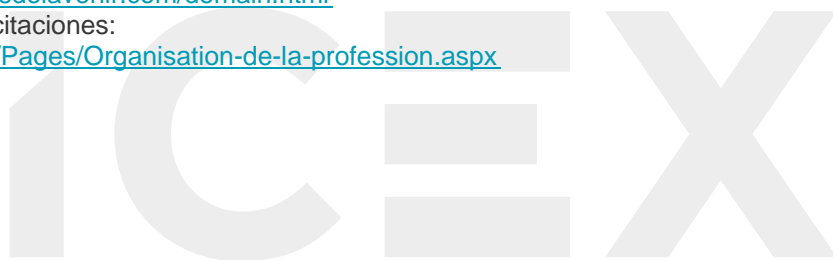
Ley Presupuestos 2018: www.finances.gov.ma/fr/Pages/plf2018.aspx?m=Loi%20de%20finances%20et%20Budget

Marchés Publics: <https://www.marchespublics.gov.ma/pmmp/>

Programa “Maroc Rail 2040”: www.oncf-lesrailleursdelavenir.com/demain.html

Reglas sobre cualificación y clasificación en licitaciones:

www.mtpnet.gov.ma/Reglementation/ingenierie/Pages/Organisation-de-la-profession.aspx



G. CONTACTO

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

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de Marruecos, 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:

78, AVENUE DU CHELLAH
Rabat-Hassan
RABAT 10000 - Marruecos
Teléfono : 00212 (0) 537 760 741
Email : rabat@comercio.mineco.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
900 349 000 (9 a 18 h L-V)
informacion@icex.es

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.

AUTOR

Xabier Berasategi Oyanguren

Oficina Económica y Comercial
de España en Rabat

rabat@comercio.mineco.es

Fecha: 29 de noviembre de 2018

NIPO: 060-18-043-3

www.icex.es



FICHAS SECTOR MARRUECOS



ICEX España
Exportación
e Inversiones