

Infraestructuras y equipamientos ferroviarios en Marruecos

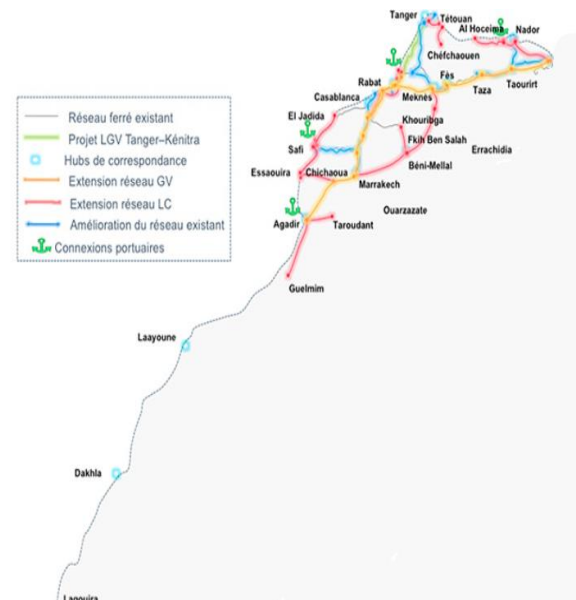
A. CIFRAS CLAVE

Datos 2019	Red ferroviaria
Longitud	2.295 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	38,3 millones
Transporte de mercancías	24,8 millones de toneladas anuales
Inversión prevista para el 2020	274 millones de euros

Fuente: ONCF.

Datos 2019	Tranvía
Longitud	87 km de tranvía: 32 km en Rabat y 55 km en Casablanca
N.º de pasajeros Casablanca	35 millones
N.º de pasajeros Rabat	32,8 millones (estimación)
Inversión prevista para el 2020	129 millones de euros

Fuente: Casa Transports y STRS.



B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

B.1. Definición de las actividades

Esta ficha 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). Se hace especial referencia a los principales proyectos de inversión, tanto los que se han puesto en marcha durante los últimos años como los que están previstos o en ejecución.

B.2. Tamaño del mercado

Empresa pública	Inversión 2017 (M EUR)	Inversión 2018 (M EUR)	Inversión 2019 (M EUR)	Inversión prevista 2020 (M EUR)
ONCF	576	626	305	274
Casa Transport	213	267	112	110*
Société Tranway Rabat-Salé	37	23	19	19
TOTAL	826	916	436	403

* No incluye los 190 M EUR adicionales destinados a material rodante, presupuestados y no ejecutados en 2019.

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

B.3. Principales actores

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

ONCF: es un organismo de carácter industrial y comercial con autonomía financiera, que tiene por misión proporcionar el servicio de transporte ferroviario de pasajeros y mercancías en Marruecos. Debido a su situación financiera (tasa de endeudamiento del 148 % en 2018 y una deuda neta de casi 3.600 millones de euros a 31 de diciembre de 2019, en gran parte a causa de la desviación presupuestaria de 4.400 M EUR del LGV), el contrato programa que está actualmente en fase de revisión prevé un cambio de modelo para la ONCF. En primer lugar, durante 2 o 3 años se saneará la situación financiera del organismo (reestructuración de la deuda y cesión de activos no estratégicos) y, en segundo lugar, se lanzará un nuevo esquema institucional. De este modo, a partir del 2022 la ONCF se ocuparía únicamente de la explotación de la red y de las inversiones en material rodante, mientras que las grandes inversiones de infraestructura serían transferidas al Estado.

En cuanto a las **infraestructuras urbanas**, el [Ministerio del Interior](#), a través de la Dirección General de Colectividades Locales, es 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](#) (establecimiento público que financia las inversiones en infraestructuras), se encarga de la operación y explotación a través de la sociedad [Transdev](#). Mientras, [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.

Por otra parte, conviene destacar la importancia de la financiación procedente de **instituciones financieras internacionales** en los proyectos licitados por organismos públicos marroquíes. En este sentido, la institución más relevante sería el Banco Africano de Desarrollo ([BAfD](#)).

Institución	Principales líneas de financiación de la línea ferroviaria 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 M EUR. - Diseño y gestión del plan estratégico de la ONCF: 4,2 M EUR. - Suministro de material rodante para la extensión del tranvía de Casablanca: 190 M EUR, disponibles a 1 de abril de 2020.
Banco Africano de Desarrollo (BAfD)	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión del eje ferroviario Kenitra-Casablanca-Marrakech 253 M EUR.
Banco Europeo de Inversiones (BEI)	<ul style="list-style-type: none"> - Extensión del tranvía de Rabat 40 M EUR. - Construcción de la línea 2 del tranvía de Casablanca 50 M EUR.
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción del tranvía de Rabat 40,4 M EUR. - Construcción del tranvía de Casablanca 30,5 M EUR.

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

Institución	Principales líneas de financiación de la línea de alta velocidad (LGV)
Reserva Francesa para Países Emergentes (RPE)	<ul style="list-style-type: none"> - Equipamiento y material rodante, préstamo de 625 M EUR.
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	<ul style="list-style-type: none"> - Construcción de una fábrica para traviesas y viaductos, préstamo de 300 M EUR.
Gobierno francés	<ul style="list-style-type: none"> - Asistencia técnica, donación de 75 M EUR.
Fondo Saudita para el Desarrollo (SFD)	<ul style="list-style-type: none"> - Préstamo de 144 M EUR.
Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (FKDA)	<ul style="list-style-type: none"> - Préstamo de 100 M EUR.
Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social (AFESD)	<ul style="list-style-type: none"> - Préstamo de 86 M EUR.
Fondo para el Desarrollo de Abu Dabi (ADFD)	<ul style="list-style-type: none"> - Préstamo de 70 M EUR.
Banco Islámico de Desarrollo (BID)	<ul style="list-style-type: none"> - Inversión de 82 M EUR en el proyecto de TGV Tánger-Casablanca.
Gobierno marroquí	<ul style="list-style-type: none"> - Inversión de 500 M EUR.

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

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, 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 sería 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.

➤ Ferrocarril:

- [Arcelor Mittal España](#): proporcionó 46.000 toneladas de carriles 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, y mantenimiento de los pasos de nivel de la red ferroviaria marroquí.
- [Indra-ADIF](#): contrato de implantación de 3,2 M EUR 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 la vía férrea entre Kenitra y Casablanca.

➤ Tranvía:

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

C.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 no haber llevado a cabo todavía ningún proyecto de ferrocarril ni tranvía, interesa 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, reiteradas en el marco de la cooperación entre Marruecos y China en la nueva ruta de la seda. En esta línea, 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.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

D.1. Infraestructuras de transporte

D.1.1. Ferrocarril

El “[Plan Rail Maroc 2040](#)” de la ONCF recoge las inversiones previstas en el sector del ferrocarril hasta 2040. El plan, que cuenta con un presupuesto de 24.100 millones de euros, tiene cuatro ejes principales: la extensión de 1.200 km de la red de alta velocidad, la extensión de 2.700 km de la red convencional, la construcción de 9 conexiones portuarias de 100 km y la rehabilitación y optimización de 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, se puede consultar en la página de [Marchés Publics](#) el programa detallado de licitaciones de obra, aprovisionamiento y servicios de la ONCF previstas para el año 2020.

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.

A medio plazo se destinarán 308 M EUR a la construcción de **conexiones portuarias**. En concreto, la ONCF lanzó en agosto del 2019 una oferta para la realización de un estudio de infraestructuras y de ingeniería civil para la construcción de una línea ferroviaria de vía única de 50 km en el puerto de Nador West Med; el proyecto está presupuestado en 280 M EUR y tomará 5 años. El segundo proyecto de conexión cuenta con un plazo de 3 años de duración y un presupuesto de 28 M EUR para la construcción de una vía única de 18 km entre el puerto de Safi y la central térmica de carbón de la Oficina Nacional de Electricidad y Agua Potable ([ONEE](#)), situada en Sidi Boudannya. En ambos casos, el anteproyecto resumen ya está acabado y estaría en curso el anteproyecto definitivo.

Respecto a la **línea convencional**, se destinarán 870 M EUR a la renovación y rehabilitación de infraestructuras, sistemas de prevención de inundaciones, modernización de las estaciones de tren, del equipamiento ferroviario (señalización y telecomunicaciones) o a la realización de estudios de ingeniería, entre otros. Así mismo, se prevé una inversión de 775 M EUR para la adquisición y rehabilitación de material rodante, la cual ya se planteó con anterioridad y fue aplazada por falta de liquidez de la ONCF. Finalmente, se destinarán 187 M EUR a la construcción de talleres de mantenimiento industrial en Zenata Ras El Ma y en Bensouda, y a la construcción de centros de mantenimiento de material rodante en Kenitra, Casa Voyageurs y Marrakech.

Fuera del programa de licitaciones, se dotarán 300 M EUR para la finalización de proyectos ya en curso.

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 trataría de desdoblarse la línea ferroviaria existente entre Kenitra y Marrakech, mientras que la segunda se centraría en la construcción de la línea de alta velocidad entre Marrakech y Agadir, ya que esta ciudad no cuenta con conexión ferroviaria. Los estudios preliminares para valorar la viabilidad del proyecto ya han sido completados por un consorcio liderado por Systra. Hay que mencionar que también se contempla la construcción del tramo de 54 km de línea de alta velocidad entre Kenitra y Rabat-Agdal, incluido en el programa de inversiones 2019-2025 como parte de la primera fase de construcción del LGV.

Actualmente, Francia y China están negociando con los ministerios de Transporte y de Finanzas la financiación de este proyecto. Con las ofertas presentadas hasta el momento, parece que la extensión de la línea de alta velocidad se repartiría entre ambos países, con lo cual Marruecos reforzaría las relaciones económicas con China y aseguraría la alianza histórica con Francia. Según estas negociaciones, Francia movilizaría 2.000 millones de euros en forma de préstamo a cambio de la participación de empresas francesas; entre las cuales destacan Colas Rail para la



construcción de la plataforma y Alstom para proveer el material rodante. China, por su parte, concedería un préstamo de 1.400 millones de euros y se posicionaría con dos grupos públicos para la construcción de los puentes y túneles del tramo Marrakech-Agadir, China Railway Construction Corp. ([CRCC](#)) y China Communications Construction Co. ([CCCC](#)). Las expropiaciones de los terrenos en Marrakech y Agadir ya han comenzado.

Fuera del programa de inversiones, el ministro de Transporte y Equipamiento anunció la inversión de 355 M EUR para enlazar el aeropuerto Mohammed V de Casablanca con el tren de alta velocidad.

En el marco de la futura red de alta velocidad, hay otros proyectos de los que se ha hablado en reiteradas ocasiones, pero de los que no se ha concretado más, como es la construcción de una línea en el eje magrebí de alta velocidad entre Rabat y Oujda.

D.1.2. Tranvía

Respecto a la red de tranvías, se reforzarán las dos principales líneas del país.

Casa Transports: la red de tranvía en Casablanca alcanzará los 76 km para el año 2022. Además de la extensión de la línea 1 (2 km), se prevé la construcción de las líneas 3 (14 km) y 4 (18 km) para 2021 y 2022, respectivamente. Después de colaborar con Casa Transports en el proyecto de diseño preliminar, Egis, líder del consorcio franco-marroquí Egis - Novac - Atelier A1, estará también a cargo de la ingeniería de aprovisionamiento, de la gestión de la construcción, del mantenimiento y del material rodante de las líneas 3 y 4. Mencionar que la licitación para el material rodante de las dos nuevas líneas, a la cual se presentaron Alstom, [CAF](#) y [CRRC](#), fue cancelada por segunda vez en enero del 2020. El proyecto está presupuestado en 650 M EUR, que serán financiados por instituciones financieras privadas y públicas. La Corporación Financiera Internacional ([IFC](#)) del grupo del Banco Mundial ha anunciado que financiará parte del proyecto por una suma de 90 M EUR.

El [programa de licitaciones](#) fue publicado en marzo del 2020 por Casa Transports.

Rabat-Salé-Témara Tramway: se prevé un segundo proyecto de extensión del tranvía de Rabat-Salé-Témara de 29 km que afectará a las dos líneas. Los estudios y diseños preliminares atribuidos al consorcio de Egis/CID durarán 12 meses. En concreto, Egis será responsable de la coordinación del proyecto, de la integración urbana y de los sistemas y de las operaciones, mientras que CID llevará a cabo los estudios de tráfico, geotécnicos y de estructura de ingeniería. Además de la extensión de la red actual, a medio plazo, dos líneas suplementarias conectarán el centro de Rabat y Salé a Akrech y a Sala Al Jadida.

D.2 Otras oportunidades

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). Oportunidades relacionadas con la **demandas 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.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.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 salen a concurso en Marruecos. Junto a esta plataforma, también disponemos de una cuenta Twitter ([@ICEXRabat](#)) 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 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 no existir 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 la LGV de Tánger-Kenitra, que fue adjudicado directamente y sin licitación a la compañía francesa Alstom por 1.900 M EUR. El Estado francés colaboró en el 51 % del total del proyecto, invirtiendo un total de 1.000 M EUR.
- **Sistema de categorización de los licitantes:** en el sector de la construcción y obra pública, para presentarse al 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 establece una discriminación de referencia técnica a favor de las empresas nacionales que la Organización Mundial del Comercio ([OMC](#)) ha aceptado. 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 a la tasa de integración local que constituya, 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 esta referencia técnica.
- **Socio local:** las empresas extranjeras pueden constituir filiales de derecho marroquí con capital totalmente 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.
- **Integración local:** con el objetivo de que el sector ferroviario contribuya al desarrollo industrial del país, al igual que se ha hecho en otros sectores como el de aeronáutica o automoción, el Gobierno busca aumentar la tasa de integración local del sector. Por el momento no se ha establecido ninguna regla general que exija una tasa de integración local concreta al sector ferroviario, por lo que la exigencia de este requisito dependerá de cada licitación. Grupos como [Bombardier](#) o [Alstom](#) (este último cuenta con una fábrica local de instalación de cabinas) alcanzan un 20 % y un 30 % de integración, respectivamente. Sin embargo, existen dificultades para aumentar las tasas de integración debido a que no hay suficientes proveedores locales que estén cualificados de acuerdo con las normas ferroviarias internacionales; en especial en las áreas de calderería, cableado, electrónica o ingeniería de señalización.
- **Ley de contratación pública:** El Decreto n.º 2-12-349 de 2013, o [ley de contratación pública](#), protege fuertemente a la Administración Pública. Por ello resulta 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 en Marruecos de algunos de los servicios. 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 una base financiera sólida, un crédito institucional o un plan de tesorería definido por etapas e hitos de cobros que permita mitigar las consecuencias de estos retrasos. No obstante, con la próxima reestructuración y saneamiento de la situación financiera de la ONCF, se espera que los plazos de pago mejoren en el futuro.

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 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.

Para el año 2020 se destaca el sector **ferroviario** como uno de los susceptibles de ser financiados por su efecto arrastre de la empresa nacional en el exterior. Así, la ONCF es el primer beneficiario de la financiación FIEM en África, por lo que está habituada a gestionarla y valora que a la oferta solicitada por sus licitaciones se añada una carta de financiación FIEM, condicionada a la adjudicación del contrato a la empresa española.

Dentro de la cooperación financiera, en el 2008 se concedió a Marruecos una línea de crédito de 400 M EUR, con los cuales se financiaron, entre otros, los siguientes proyectos:

- Contrato de préstamo de 4,24 M EUR en 2011 para la instalación del programa de gestión ferroviaria DaVinci, por parte del consorcio ADIF / Indra.
- Préstamo de 3,33 M EUR 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 M EUR en 2015 para la señalización ferroviaria entre Casablanca y Tanger-Med a la empresa Bombardier España.

A pesar de que la concesión de un préstamo FIEM entrañe un proceso burocrático largo y únicamente financie proyectos de gran volumen, las condiciones del fondo son muy ventajosas para presentar en 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.



Finalmente, cabe mencionar que, en abril de 2019, el Consejo de Ministros aprobó la concesión de un crédito reembolsable de 190 M EUR para financiar el suministro de material rodante de las líneas 3 y 4 del tranvía de Casablanca en caso de que una empresa española resultara adjudicataria en la licitación internacional. A pesar de que esta licitación ha sido cancelada en el mes de enero del 2020 por segunda vez, el FIEM ha reiterado su interés en financiar parte del proyecto.

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

F.1. Enlaces útiles

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



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: +212 (0) 537 760 741
Email: rabat@comercio.mineco.es
<http://Marruecos.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
Ixchel Mugica Jauregi

Oficina Económica y Comercial
de España en Rabat
rabat@comercio.mineco.es
Fecha: 24/03/2020

NIPO: 114-20-022-X

www.icex.es



FICHAS SECTOR MARRUECOS



ICEX España
Exportación
e Inversiones