



OTROS
DOCUMENTOS

2025



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

19 de junio de 2025
Rabat

Este estudio ha sido realizado por
Ainhoa Urbieto Ruiz de Apodaca

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

<http://marruecos.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224250205

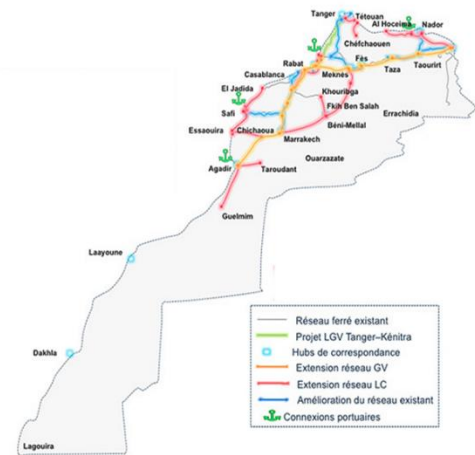
Índice

1. Cifras clave	4
2. Características del mercado	5
2.1. Definición precisa del sector estudiado	5
2.2. Principales actores	5
3. La oferta española	9
3.1. Presencia española por sectores	9
3.2. Principales competidores	10
4. Oportunidades del mercado	12
4.1. Infraestructura de transporte	12
4.2. Otras oportunidades	14
5. Claves de acceso al mercado	16
5.1. Información de las licitaciones públicas	16
5.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias	16
5.3. Financiación FIEM	18
6. Información adicional	20

1. Cifras clave

Datos 2024	Red ferroviaria
Longitud	2.295 km de líneas (1.055 km doble vía y 1.721,25 km electrificados)
Nº de locomotoras	206
N.º de vagones de mercancías	4723
N.º de viajeros	55,1 millones
Transporte de mercancías	21,2 millones de toneladas anuales
N.º de coches transportados	472.000
Inversión de la ONCF	205 millones de euros (MEUR)

Fuente: ONCF.



Datos 2024	Red de tranvías
Longitud	100 km de tranvía: 27km en Rabat y 73 km en Casablanca
N.º de pasajeros Casablanca (anuales)	54 millones
N.º de pasajeros Rabat (anuales)	44 millones

Fuente: Casa Transports, STRS y Transdev.

2. Características del mercado

2.1. Definición precisa del sector estudiado

Este estudio 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). 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.

El transporte ferroviario en Marruecos tiene una larga tradición, iniciada en 1925 con la entrada en servicio del primer tren en el país, durante el período del protectorado. Posteriormente, el 1 de enero de 1963 se creó la Office National des Chemins de Fer (ONCF), mediante la fusión de tres concesiones ferroviarias históricas: la Compagnie des chemins de fer du Maroc (CFM), la Compagnie du chemin de fer du Maroc oriental (CMO) y la Compagnie franco-espagnole du Tanger-Fès (TF). En cuanto al transporte urbano, el tranvía de Rabat entró en funcionamiento en mayo de 2011, y el de Casablanca, en diciembre de 2012.

2.2. Principales actores

El [Ministerio de Transporte y Logística](#) es el departamento encargado de dirigir la acción del Gobierno en materia de infraestructuras de transporte interurbano. Además, tutela la acción de la ONCF, que es una empresa pública de carácter industrial y comercial, con personalidad jurídica 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, el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Colectividades Locales, es la unidad encargada 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 para el Desarrollo del Valle de Bouregreg](#), es la encargada de su operación y explotación a través de la sociedad [Transdev](#). Mientras que en Casablanca, [Casa Transports](#) se encarga del desarrollo de la movilidad y de la red de transporte público en la ciudad, en concreto [RATV Dev Casablanca](#) es la sociedad responsable de la explotación y del mantenimiento del tranvía.

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

Institución	Principales líneas de financiación del tren convencional y del tranvía	Importe	Año de concesión del crédito	Empresa ejecutora asociada al contrato financiado
Secretaría de Estado de Comercio de España: Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM)	Diseño y gestión del plan estratégico de la ONCF	3,2 MEUR	2009	INDRA (España)
	Sistema de telemando para subestaciones de la red ferroviaria de la ONCF	8,3 MEUR	2009	CAF SIGNALLING (España)
	Señalización estación de CASA PORT	3,3 MEUR	2013	CAF SIGNALLING
	Señalización ferroviaria de la línea convencional entre Casablanca y Tánger-Med	73,8 MEUR	2013	Bombardier (sociedad canadiense adquirida por la francesa Alstom durante la ejecución del contrato)
	Suministro de material rodante para las nuevas líneas 3 y 4 de Casa Transport	166 MEUR	2019	Alstom Barcelona
	Adquisición de 40 trenes interurbanos por parte de la ONCF	754 MEUR	2025	CAF (España)
Banco Africano de Desarrollo (AfDB)	Triplicado y renovación de la vía ferroviaria entre Casablanca y Kenitra	300 MEUR	2012	Grupo Colas (Francia)
	Préstamo destinado al desarrollo de infraestructuras de transporte (incluyendo el ferrocarril) ¹	650 MEUR	Aún no se ha concedido, solo se hizo el anuncio en diciembre de 2024	Se desconoce por el momento
Banco Europeo de Inversiones (BEI)	Extensión del tranvía de Rabat Salé	40 MEUR	2018	Colas Rail y su filial marroquí Grands Travaux Routiers
	Construcción de la línea 2 del tranvía de Casablanca	60 MEUR	2017	Yapi Merkezi (Turquía)
	Préstamo para seguir mejorando los servicios ferroviarios (movilidad sostenible)	250 MEUR	2023	Se desconoce por el momento
	Acuerdo con la ONCF para desarrollar una estrategia de resiliencia y adaptación al cambio climático	Monto no especificado	2024	Se desconoce por el momento

¹ Pendiente de aprobación por la Junta Directiva del banco.

Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	Construcción del tranvía de Casablanca	153,5 MEUR	2012	Egis (Francia), Novec (Marruecos) y Atelier A1 (Marruecos)
Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD)	Financiación mediante bonos verdes de la ONCF para electrificación y modernización ferroviaria	Primer bono: 95 MEUR Segundo bono: 38,4 MEUR	Primer bono: 2022 Segundo bono: 2025	-
Gobierno de Corea del Sur: Fondo de Cooperación para el Desarrollo Económico (EDCF)	Adquisición de 60 trenes de lanzadera rápida (TNR) y 50 trenes regionales RER (Réseau Express Régional)	Se desconoce por el momento	2025	Hyundai Rotem (Corea del Sur)
Banco Mundial	Préstamo para mejorar la movilidad y logística en el Gran Casablanca a través del programa Servicio Intra-Metropolitano Razonable (SIR), con trenes de pasajeros electrificados y estaciones multimodales.	322 MEUR	2025	Se desconoce por el momento

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

Institución	Principales líneas de financiación de la línea de alta velocidad	Importe	Año de concesión del crédito	Empresa ejecutora asociada al contrato financiado
Reserva Francesa para Países Emergentes (RPE)	Equipamiento y material rodante para proyecto de línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	625 MEUR	2008	Alstom (Francia)
Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	Préstamo destinado a financiar la construcción de la fábrica de traviesas y los viaductos del proyecto de la línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	300 MEUR	2010	Alstom, Bouygues Travaux Publics, Eiffage, etc. (Francia)
	Adquisición de 18 trenes de alta velocidad por parte de la ONCF	781 MEUR	2025	Alstom
Gobierno francés	Donación para financiar la asistencia técnica en el marco del proyecto de la línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	75 MEUR	2010	No está vinculado a una empresa concreta

Fondo Saudita para el Desarrollo (SFD)	Préstamo para financiar proyecto de línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	144 MEUR	2007	Se desconoce
Fondo Kuwaití para el Desarrollo Económico Árabe (FKDA)	Préstamo para financiar proyecto de línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	100 MEUR	2011	Se desconoce
Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social (FADES)	Préstamo para financiar proyecto de línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	86 MEUR	2012	Se desconoce
Fondo para el Desarrollo de Abu Dhabi (ADFD)	Préstamo para rehabilitar la infraestructura entre Tánger y Kenitra	90 MEUR	2010	Se desconoce
	Préstamo para financiar proyecto de línea de alta velocidad Tánger-Kenitra	36 MEUR	2016	Se desconoce
Banco Islámico de Desarrollo (BID)	Inversión en el proyecto de la línea de alta velocidad Tánger-Casablanca	82 MEUR	2016	Se desconoce
Gobierno Marroquí	Inversión	500 MEUR	2008	Se desconoce
Bancos marroquíes	Mega financiación para la construcción de la línea de alta velocidad Kenitra-Marrakech	4.444 MEUR	2025	No está vinculado a una empresa concreta

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, consolidando una creciente presencia en el mercado ferroviario marroquí. En los últimos años, varias empresas españolas han reforzado su papel en proyectos estratégicos vinculados a la preparación de infraestructuras para el Mundial de Fútbol 2030, lo que ha impulsado colaboraciones clave con organismos públicos como la ONCF. Destaca la experiencia española en la gestión y operación ferroviaria, evidenciada en el convenio firmado en 2019 entre la ONCF y Renfe Operadora, similar al convenio ya firmado entre la ONCF y ADIF en 2011, que busca optimizar la desagregación de operaciones y la gestión de infraestructuras. La sólida trayectoria de Renfe, con referencias internacionales como el tren de alta velocidad La Meca-Medina, refuerza la confianza en la calidad y experiencia de las empresas españolas para contribuir al éxito del proyecto logístico y de transporte en torno a este evento mundial.

En el ámbito del ferrocarril destaca la presencia de las siguientes empresas:

- [Arcelor Mittal España](#): suministro de 46.000 toneladas de vías para el tramo Tánger-Kenitra en 2014.
- [Ayesa](#): estudio de electrificación de la tercera vía entre Kenitra y Mohammedia (2007) y renovación de las catenarias del corredor Ain Sebaa-Rabat Ville (2024).
- [Bombardier España](#): señalización ferroviaria de la línea de alta velocidad entre Casablanca y Tánger en 2014.
- [CAF](#): en 2025 ganó la licitación para el suministro de 40 trenes interurbanos a la ONCF.
- [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 (2009).
- [IFC](#): suministro de sistemas de alarma por aproximación de trenes entre Tánger y Casablanca, y la 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](#): implantación del sistema de seguridad DaVinci de 4,54 MEUR. 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 (2009).
- [Viales y Obras Públicas](#): construcción del muro de hormigón armado para el cierre perimetral de la vía férrea entre Kenitra y Casablanca.

- [INECO](#): en 2024 se adjudicó dos contratos clave en el marco de la Estrategia Ferroviaria Nacional 2040. El primero comprende los estudios de viabilidad y anteproyectos para la futura línea ferroviaria urbana entre Tánger y Tetuán, que conectará zonas críticas como el aeropuerto, el parque industrial Mohammed VI y el nuevo estadio del Mundial 2030. El segundo proyecto corresponde al anteproyecto del servicio ferroviario entre Oued Zem y Beni Mellal, que incluye la modernización del trazado existente y el desarrollo de un nuevo tramo de vía.

En el ámbito del tranvía destaca:

- [Ayesa](#): socio principal en la ingeniería y modernización del tranvía de Casablanca, con proyectos de ampliación y mejora actualmente en curso.

3.2. Principales competidores

En el mercado ferroviario marroquí se observa una creciente competencia internacional, con presencia consolidada de empresas europeas, la irrupción fuerte de compañías chinas y la entrada creciente de empresas surcoreanas.

En el proyecto del tramo de alta velocidad entre Tánger-Kenitra, que entró en servicio en 2018, destacó la participación de **empresas francesas** como [Cofely-Ineo](#), [Systra](#), [Colas Rail](#) o [Alstom](#), consolidando la fuerte presencia histórica de Francia en el desarrollo ferroviario marroquí. Sin embargo, la ampliación de la línea hacia el sur, con el nuevo tramo Kenitra-Marrakech actualmente en construcción, ha supuesto un cambio significativo en el panorama de actores internacionales. Aunque el interés y la cooperación entre Marruecos y las **empresas chinas** en el ámbito ferroviario se remontan a 2016, cuando se firmó un memorando de entendimiento entre la ONCF y China Railway, no fue hasta 2024 cuando comenzaron a materializarse proyectos concretos. Entre septiembre y diciembre de ese año, se adjudicaron a compañías chinas varios contratos clave para la construcción de esta segunda fase de la línea de alta velocidad, marcando un punto de inflexión en su participación operativa en el país. Estas adjudicaciones, logradas por actores como [China Railway No.4 Engineering Group](#), [China Gezhouba Group](#), [Shandong Hi-Speed Group](#) y [Covec](#), reflejan la creciente competitividad de las empresas chinas, respaldadas por sólidas relaciones bilaterales y el marco de cooperación establecido en torno a la Ruta de la Seda.

Por otro lado, las **empresas surcoreanas** han comenzado a consolidar su presencia en el sector ferroviario marroquí. En 2025, [Hyundai Rotem](#) firmó un contrato histórico con la ONCF por valor de aproximadamente 1.300 millones de euros para suministrar 110 trenes urbanos de doble piso, con velocidades de hasta 160 km/h. Además, se compromete a establecer una planta de fabricación local para favorecer la transferencia tecnológica y fortalecer la industria ferroviaria marroquí.

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. Además, [RATP Dev](#) (empresa francesa) es el operador principal del



sistema de tranvías de Casablanca desde 2012, gestionando la red y contribuyendo a su expansión con la reciente inauguración de las líneas T3 y T4 en 2024, que amplían la cobertura a 25 km adicionales y 39 nuevas estaciones.

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. Asimismo, la empresa marroquí Kiktrav ha sido recientemente adjudicataria de contratos para la renovación de vías ferroviarias, fortaleciendo la capacidad local y modernizando la infraestructura nacional.



4. Oportunidades del mercado

4.1. Infraestructura de transporte

El plan “[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 34.722 millones de euros, tiene cuatro ejes principales: (1) la extensión de 1.300 km de la red de alta velocidad, (2) la ampliación de 3.800 km de la red convencional, (3) la construcción de conexiones ferroviarias para 12 puertos y 15 aeropuertos, y (4) la rehabilitación y optimización del rendimiento de 1.610 km de la red existente. Este plan busca conectar 43 ciudades, cubriendo el 87 % de la población, frente a las 23 ciudades y el 51 % actual, y fortalecer la integración territorial y logística del país.

A nivel operativo, el programa de inversiones de la ONCF para el período 2024-2030 prevé un gasto de aproximadamente 9.160 millones de euros. Este programa abarca tanto la red convencional como la alta velocidad. El detalle actualizado de licitaciones de obras, suministros y servicios puede consultarse en la plataforma oficial [Marché Publics](#), donde se publican los procedimientos de contratación de la ONCF.

Red convencional:

Por un lado, en noviembre de 2023, la ONCF lanzó un ambicioso proyecto para renovar y ampliar su flota ferroviaria, enmarcado dentro de su estrategia de desarrollo hacia el horizonte 2030. Este plan contempla la adquisición de 168 nuevos trenes, de los cuales 150 están destinados a servicios interurbanos, trenes lanzadera rápidos y metropolitanos en la red convencional, mientras que los 18 restantes se incorporarán a la futura red de alta velocidad hacia Marrakech. Las entregas están previstas entre 2027 y 2030, y el proyecto se alinea con los preparativos de Marruecos para acoger la Copa Mundial de la FIFA 2030, que organizará junto a España y Portugal.

Tras un proceso competitivo, la ONCF adjudicó en febrero de 2025 la fabricación de los trenes convencionales a dos fabricantes internacionales: CAF (España), responsable de producir 40 trenes interurbanos, y Hyundai Rotem (Corea del Sur), encargada de fabricar 110 trenes, repartidos entre 60 unidades de lanzadera rápida y 50 regionales. Este acuerdo contempla no solo la entrega del material rodante, sino también el compromiso de Hyundai Rotem de instalar capacidades productivas en Marruecos. En particular, la empresa surcoreana construirá una nueva planta en Benguéir, lo que representa un paso clave hacia la industrialización ferroviaria nacional.

CAF, por su parte, realizará también ciertas actividades localmente, tanto para Marruecos como para sus mercados de exportación. Ya cuenta con presencia en el país a través de su división de señalización, con contratos en la estación de Casa-Port y en tramos de la red electrificada nacional.

Este proyecto no se limita a la entrega de los trenes, sino que también contempla la creación de una estructura conjunta entre la ONCF y los fabricantes adjudicatarios para garantizar el mantenimiento integral de la flota durante al menos 20 años. Además, se prevé el desarrollo de un ecosistema ferroviario nacional que abarque la producción local, la integración de proveedores y subcontratistas marroquíes, la transferencia tecnológica y la generación de empleo cualificado. Este enfoque refuerza la ambición de convertir a Marruecos en una plataforma ferroviaria regional, promoviendo el concepto de un “Train Made in Morocco”.

Las oportunidades de negocio que se derivan de este proyecto son amplias y abarcan múltiples sectores industriales y tecnológicos. Entre ellas destacan la fabricación de componentes ferroviarios (como sistemas de freno, climatización, cableado, iluminación o puertas automáticas), el desarrollo de servicios digitales a bordo (wifi, entretenimiento, control de afluencia), soluciones de mantenimiento predictivo basadas en inteligencia artificial e IoT, así como programas de formación técnica y profesional orientados a los nuevos perfiles requeridos por la industria ferroviaria.

La inversión estimada para la compra de los 150 trenes convencionales ronda los 1.500 millones de euros, lo que refleja el fuerte compromiso de Marruecos por reforzar su red de transporte ferroviario convencional. Este esfuerzo estructurante representa una oportunidad real para actores industriales, tecnológicos y educativos, y posiciona al país como un *hub* competitivo en el panorama ferroviario del continente africano.

Por otro lado, el programa SIR (Service Intra-Métropolitain Rapproché) se perfila como una de las grandes apuestas del Gobierno de Marruecos para transformar la movilidad urbana en las principales áreas metropolitanas del país. Esta ambiciosa iniciativa contempla inversiones en infraestructuras ferroviarias, digitalización e integración modal, con el objetivo de ofrecer un servicio ferroviario de cercanías electrificado, eficiente y sostenible. Aunque el proyecto ha estado en la agenda nacional durante años, la reciente aprobación, el 9 de junio de 2025, de un financiamiento de 322 MEUR por parte del Banco Mundial para el polo de movilidad y logística del Gran Casablanca representa un hito decisivo, marcando un verdadero pistoletazo de salida para su implementación.

Dentro de este marco, se prevé la puesta en marcha de un servicio de pasajeros electrificado que conectará el centro urbano de Casablanca con suburbios estratégicos como Zenata, Mohammedia, Nouaceur y Bouskoura. El programa contempla, además, proyectos clave relacionados con la modernización de los sistemas de señalización ferroviaria, la interoperabilidad entre diferentes modos de transporte y el desarrollo de sistemas inteligentes de gestión del tráfico ferroviario. Estas actuaciones abren un amplio abanico de oportunidades para empresas especializadas en señalización, ingeniería ferroviaria y soluciones digitales.

Alta velocidad:

El núcleo del programa de inversiones en el transporte ferroviario en Marruecos para el período 2024-2030 es la construcción de 430 km adicionales de línea de alta velocidad, que permitirán alcanzar una longitud total de 630 km operativos en 2030. Este tramo, que unirá Kenitra con

Marrakech, ha comenzado oficialmente sus obras en abril de 2025 con una inversión estimada de 4.500 millones de euros solo en infraestructuras.

Este proyecto implica enormes desafíos técnicos y oportunidades de mercado: se prevé el movimiento de 100 millones de m³ de material excavado y la construcción de decenas de kilómetros de viaductos. Gracias a esta nueva infraestructura, los trenes podrán circular a 320km/h de forma continua desde Tánger hasta Marrakech, eliminando el actual cuello de botella entre Kenitra y Casablanca, donde el servicio se ve limitado por la infraestructura convencional a velocidades inferiores a 160km/h. Se espera que las obras finalicen en torno a 2030, en línea con los objetivos de conectividad para la Copa del Mundo que Marruecos coorganizará ese año.

El segundo gran proyecto es la futura conexión Marrakech-Agadir, actualmente en fase de estudio avanzado, tras la licitación del anteproyecto por parte de la ONCF con un presupuesto de 13 millones de euros. Esta línea permitirá conectar por primera vez a la ciudad de Agadir con la red ferroviaria nacional, abriendo oportunidades para empresas de obra civil, túneles, viaductos, señalización, electrificación y gestión del sistema ferroviario en zonas geográficamente complejas. Se prevé que las obras puedan comenzar en torno a 2026, con la entrada en operación hacia el final de la década.

En paralelo, se están desarrollando estudios para una futura línea de alta velocidad entre Rabat y Oujda, vía Meknes y Fez, con el objetivo de estructurar un corredor este-oeste que articule el territorio. Aunque este tramo se encuentra aún en fase preliminar, representa una oportunidad temprana para consultoras, ingenierías y operadores internacionales interesados en asociarse en las etapas iniciales de planificación.

El desarrollo de la alta velocidad en Marruecos va acompañado de una estrategia clara de localización industrial y transferencia tecnológica, con el objetivo de fortalecer el tejido productivo nacional y generar empleo cualificado. En este marco, la ONCF ha firmado recientemente un contrato con Alstom para la adquisición de 18 nuevos trenes de alta velocidad. Como parte del compromiso con la industrialización local, Alstom ha anunciado que fabricará en su planta de Fez equipos clave como cableado y transformadores destinados tanto al mercado marroquí como a la exportación. Además, está prevista la construcción de una nueva fábrica en la misma ciudad para la producción de cabinas de trenes regionales.

4.2. Otras oportunidades

Además de los proyectos mencionados, existen otras 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 Stellantis 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). Las

estaciones de nueva generación se consolidan como nodos multimodales y espacios comerciales estratégicos, abriendo oportunidades en su gestión integral, servicios asociados y desarrollo terciario.

Este mismo modelo de integración modal se está proyectando en infraestructuras estratégicas como el puerto de Nador West Med y el futuro puerto de Dakhla Atlantique, donde se prevé que la red ferroviaria llegue hasta el mismo muelle. El objetivo es garantizar una conexión directa entre las plataformas industriales o logísticas del interior y los puntos de exportación, optimizando el tránsito de mercancías y reduciendo los costes logísticos. Esta visión responde a una constante en la planificación marroquí: que toda inversión portuaria estratégica esté acompañada de una infraestructura ferroviaria que conecte tanto con las fábricas como con los *hubs* marítimos, consolidando así un ecosistema logístico eficiente, competitivo y alineado con los estándares internacionales.

Por otro lado, la creciente digitalización del ecosistema ferroviario genera demanda de soluciones TIC avanzadas: conectividad wifi en trenes y estaciones, plataformas de movilidad integradas, sistemas de *ticketing* intermodal, *software* de mantenimiento predictivo basado en inteligencia artificial e Internet de las cosas (IoT), y soluciones de ciberseguridad para la operación ferroviaria. A esto se suma la necesidad de formar perfiles técnicos cualificados para operar, mantener e innovar en este entorno digitalizado. El despliegue de capacidades industriales por parte de fabricantes como Alstom en Fez y Hyundai Rotem en Benguéir impulsa además la creación de un ecosistema nacional de proveedores, subcontratistas, centros de formación y servicios tecnológicos, consolidando a Marruecos como un nuevo *hub* ferroviario en el norte de África.

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.

Por otro lado, si quiere que su empresa sea incluida entre los destinatarios de los avisos de oportunidad que vaya detectando la Oficina Económica y Comercial de Rabat, es necesario que esta disponga de toda la información necesaria sobre su empresa y que haya aceptado recibir sus comunicaciones. Para más información, puede utilizar cualquiera de nuestras [vías de contacto](#).

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, y son irregulares en el tiempo, ya que 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, 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 total del proyecto, invirtiendo un total de 1.000 MEUR. Este posicionamiento se ha reforzado con el contrato firmado entre la ONCF y Alstom para el suministro de 18 trenes de alta velocidad. Además, consorcios franceses lideran los principales contratos de ingeniería, obra civil y electrificación de la nueva línea de alta velocidad Kenitra-Marrakech, destacando Egis Rail-Systra-Novec y Colas Rail-Colas GTR.
- **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 puede consultar en la página web del [Ministerio de Transporte](#).

- **Aplicación de la regla de preferencia nacional**: Marruecos establece una discriminación de preferencia 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 constituyan, 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 preferencia técnica.
- **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 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**: se producen retrasos tanto en la emisión como en el cobro de facturas en organismos públicos o dependientes de la Administración. 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 pudiese mitigar las consecuencias de estos retrasos. No obstante, con la próxima reestructuración y saneamiento de la situación financiera de la ONCF se espera que el plazo de pago de este organismo mejore en el futuro.

5.3. Financiación FIEM

El Fondo para la Internacionalización de la Empresa ([FIEM](#)) es un instrumento gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio y aprobado en el año 2010 con el objetivo de fomentar la internacionalización de la empresa española otorgando a las empresas el apoyo financiero que no encontrarían en los mercados financieros para sus proyectos.

Marruecos es el principal beneficiario del FIEM, destacando especialmente los proyectos en el ámbito ferroviario. A continuación, se recogen los contratos más relevantes del FIEM vinculados a este sector:

A continuación, se recogen los contratos más relevantes del FIEM vinculados a este sector:

- **2009:** Sistema de Telemando para subestaciones de la red ferroviaria de la ONC por importe de 8,3 MEUR.
- **2011:** Contrato de préstamo de 4,54 MEUR para la instalación del programa de gestión ferroviaria DaVinci, por parte del consorcio ADIF / Indra.
- **2013:** Préstamo de 3,33 MEUR 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.
- **2015:** Préstamo de 73,8 MEUR para la señalización ferroviaria entre Casablanca y Tanger-Med a la empresa Bombardier España, adquirida luego por Alstom.
- **2022:** Préstamo de 166 MEUR para el suministro de material rodante de las líneas 3 y 4 del tranvía de Casablanca el cual se le adjudicó al Grupo ALSTOM, quien produce los tranvías en su planta de Barcelona.
- **2025:** Préstamo de 754 MEUR para la adquisición de 40 trenes interurbanos del grupo CAF.

Desde abril de 2025, las operaciones con cargo al FIEM pueden alcanzar los 700 millones de euros con carácter anual, lo que ha incrementado significativamente su capacidad operativa. Esta ampliación permite al fondo respaldar operaciones de mayor volumen, mejorar los plazos de ejecución y responder con mayor flexibilidad a proyectos estratégicos en sectores prioritarios como transporte, energía o tratamiento de aguas. Asimismo, refuerza la posición de las empresas españolas en mercados internacionales competitivos, al contar con un instrumento financiero más robusto y adaptado a las necesidades actuales de las grandes licitaciones públicas.

El FIEM financia proyectos de exportación de bienes y servicios e inversión directa, así como asistencias técnicas. Las condiciones, normalmente a tipos fijos, son muy atractivas tanto en importe financiable como en costes y plazo de amortización, ofreciendo dos modalidades de financiación: concesional y comercial. 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 del proyecto objeto financiación. La solicitud se presentará a través de un formulario *online* que se encuentra en una plataforma creada al efecto. Toda la información detallada del proyecto 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 en aquellos proyectos objeto de licitación, 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, necesaria en los créditos con financiación concesional.
- Una vez el Comité FIEM apruebe la operación, esta será elevada en su caso, al Consejo de Ministros para aprobación.



6. Información adicional

- ONCF: <https://www.oncf.ma/>
- Licitaciones ONCF: <https://www.oncf.ma/am/Node-101/Fournisseurs/Appels-d-offres>
- Tranvía « Casa-Transports »: <https://casatransport.ma/>
- Tranvía « Tramway Rabat-Salé »: <http://www.tram-way.ma/fr/>
- Ministerio de Equipamiento 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>
- Decreto relativo a los contratos públicos: https://www.ofppt.ma/sites/default/files/Decret_marches_publics_n_2_22_431_du_09_03_2023_Fr.pdf
- Marchés Publics: <https://www.marchespublics.gov.ma/pmmp/>
- Société Chérifienne de Matériel Industriel et Ferroviaire (SCIF) : <https://www.scif.ma/>

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