

PROYECTO BAGAONI

PRIMERA FASE

ANALISIS DE VIABILIDAD



LINEA FERREA BAMAKO-GAO



ABSTRACT:

ESCENARIO ACTUAL:

De acuerdo a las estadísticas mundiales, las cuales demuestran que las infraestructuras en comunicaciones son básicas para el desarrollo de toda comunidad y que el ferrocarril es la que ofrece la mejor relación coste-rendimiento. Entendemos que para la republica de Malí esta realidad se hace necesaria para transformar la actual, hacia unas mejores condiciones en la calidad de vida de sus habitantes ya que las mismas se encuentran actualmente en condiciones de supervivencia.

PROBLEMA QUE SE INTENTA RESOLVER:

Mejorar el nivel de vida de los habitantes de Malí, que actualmente esta situado a la cola de los 10 países más pobres del mundo, mediante la mejora de sus infraestructuras básicas.

DESTINATARIOS DEL PROYECTO:

Los habitantes de la zona este de Malí, una de las más pobres del país, que esta en situación de supervivencia, vería aumentadas sus posibilidades de seguir habitando aquella región al incrementarse sus posibilidades de comercio con otras regiones del propio país, así como con el vecino país Níger.

Permitiría la explotación de diversas minas que actualmente no están en explotación por los elevados costes del transporte por carretera.

UBICACIÓN:

Partiendo de Bamako y siguiendo un trazado que deberá definir el gobierno de Malí se pretende unir la capital con las poblaciones de San, Mopti, Duentza, Hombori y Gao, siendo este trazado, como decimos anteriormente una facultad reservada al gobierno de Malí.

OBJETIVOS DEL PROYECTO: (CONSTA DE DE 4 FASES)

Aquí solo se contempla la fase del Estudio de Viabilidad, ya que depende de los resultados de este estudio para que se inicie realmente el proyecto.

FASE 1) -Estudio de Viabilidad Bamako-Gao. Análisis de los costes de la instalación, así como de los ingresos que se deriven de la explotación de la misma, para llegar a conclusiones sobre la idoneidad de llevar a cabo el proyecto de construcción de la línea férrea.

PRESUPUESTO: Ver 5.3

A continuación se detalla un índice con la composición del proyecto y todos los detalles de interés que fundamentan dicho abstract.

INDICE

1. INFORMACIÓN BÁSICA
 - 1.1. NOMBRE DEL PROYECTO
 - 1.2. DATOS INSTITUCIÓN PROMOTORA
 - 1.3. DATOS INSTITUCIONES ASOCIADAS
 - 1.4. LUGAR Y FECHA DE REALIZACIÓN DEL PROYECTO
2. RESUMEN EJECUTIVO
 - 2.1. SÍNTESIS DE TODOS LOS ASPECTOS DEL PROYECTO
3. CONTEXTO GENERAL
 - 3.1. PROBLEMA QUE SE INTENTA RESOLVER
 - 3.2. ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO
 - 3.3. UBICACIÓN
 - 3.4. CARACTERÍSTICAS DE LOS DESTINATARIOS
4. DATOS OPERATIVOS
 - 4.1. OBJETIVOS
 - 4.2. METAS
 - 4.3. ACTIVIDADES
5. ADMINISTRACIÓN Y FINANCIAMIENTO
 - 5.1. ETAPAS Y CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN
 - 5.2. ADMINISTRACIÓN
 - 5.3. PRESUPUESTO
6. MONITOREO Y PROYECCIÓN
 - 6.1. FORMAS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN
 - 6.2. SOSTENIBILIDAD Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO
 - 6.3. RIESGOS Y ESCENARIOS ALTERNATIVOS
 - 6.4. SISTEMATIZACIÓN Y COMUNICACIÓN DE RESULTADOS
7. INFORMACIÓN ADICIONAL EN ANEXOS
 - 7.1. ANTECEDENTES INSTITUCIONALES
 - 7.2. ACUERDOS
 - 7.3. INFORMACIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO
 - 7.4. INFORMACION SOBRE MALÍ

1. INFORMACIÓN BÁSICA

1.1. NOMBRE DEL PROYECTO

El proyecto se denomina BAGAONI

(Corresponde a las primeras letras de las ciudades que va a unir: **BA**mako - **GAO** - **NI**amey)

1.1. DATOS INSTITUCIÓN PROMOTORA

CC Ajuda al Desenvolupament, es una Organización no gubernamental de Ayuda al Desarrollo, sin ánimo de lucro, ubicada de Sant Sadurní d'Anoia (Barcelona), que viene desarrollando sus actividades en Malí, Burkina-Faso, Perú, Senegal i Mozambique desde hace mas de seis años. (<http://ccong.org>)

1.2. DATOS INSTITUCIONES ASOCIADAS

Gobierno de Malí, Gobierno de España, Generalitat de Catalunya.

1.3. LUGAR Y FECHA DE REALIZACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se desarrollará en la República de Malí, para unir mediante línea férrea su capital Bamako con la capital de Níger, Niamey, contemplándose en esta primera etapa el tramo hasta Gao, quedando el tramo Gao-Niamey para un nuevo proyecto.

En este momento es imposible fijar la fecha de realización del proyecto ya que está en función de la disponibilidad económica que consigamos obtener para poderlo llevar a cabo.

A efectos de planificación podemos ponernos como meta de inicio del proyecto Noviembre-Diciembre 2006, con una duración de 12 meses.

2. RESUMEN EJECUTIVO

2.1. SÍNTESIS DE TODOS LOS ASPECTOS DEL PROYECTO

De acuerdo a las estadísticas mundiales, las cuales demuestran que las infraestructuras en comunicaciones son básicas para el desarrollo de toda comunidad y que el ferrocarril es la que ofrece la mejor relación coste-rendimiento. Entendemos que para la republica de Malí esta realidad se hace necesaria para transformar la actual, hacia unas mejores condiciones en la calidad de vida de sus habitantes.

Malí tiene una extensión de 1.240.000 Km², aproximadamente dos veces y media la extensión de España y dispone solamente de 640 Km de vía férrea. En España con una superficie de 504.000 Km² actualmente existen 12.791 Km. de vía férrea.

(Véase Ficha Económica de Malí en Anexos 7.4)

Esta nueva infraestructura de unos 1.200 Km. de vía férrea permitiría fomentar el comercio dentro del propio país y, a través de su conexión a la línea férrea existente entre Dakar y Bamako, facilitar una salida al mar de materias primas existentes en el NE del país que actualmente no se explotan por problemas de coste del transporte.

Aproximadamente con unos 500 Km. adicionales en el país vecino Níger, facilitaría asimismo el comercio entre los dos países y sería una salida al mar de este último país que actualmente no dispone de ningún tipo de infraestructura férrea.

Somos conscientes que se trata de un proyecto cuyos costes serán elevados y es por ello que hemos dividido el proyecto en 4 fases

Estas fases son las siguientes:

A. Estudio de Viabilidad Bamako-Gao

B. Planificación de la Estructura

C. Construcción

D. Puesta en Servicio

La primera de las fases es crucial para la realización del proyecto, ya que depende de la misma que el proyecto continúe si se demuestra la viabilidad del mismo o se abandone caso de no poder demostrar que se trata de un proyecto viable, entendiéndose por viable que el mantenimiento posterior de la infraestructura se pueda autofinanciar con los ingresos de explotación.

Dado que del resultado del Estudio de Viabilidad depende la continuación del proyecto, en este documento nos centramos en la realización de dicho estudio.

3. CONTEXTO GENERAL

3.1 PROBLEMA QUE SE INTENTA RESOLVER

Mejorar el nivel de vida de los habitantes de Malí, que actualmente esta situado a la cola de los 10 países más pobres del mundo, mediante la mejora de sus infraestructuras básicas.

3.2 ANTECEDENTES GENERALES DEL PROYECTO

Desconocemos si hubo algún proyecto durante el periodo colonial francés que terminó en la década de los años 60. En el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Malí tampoco tienen conocimiento de la existencia de ningún proyecto al respecto.

El ferrocarril Dakar-Bamako con una longitud de 1.287 Km., de los cuales 641 están instalados en territorio de Malí es la única salida que tiene este país para salir al mar.

Se trata de un ferrocarril con muchos años de historia. La sección entre Kayes y Bamako se inauguró el 19 de Mayo de 1904. La conexión entre Dakar y Bamako acabó de construirse en Enero de 1924.

El 29-11-1960 se crea la "Régie des Chemins de Fer de Mali" (RCFM). En 1962 Senegal y Malí firman un acuerdo de explotación conjunta de la línea, sin demasiado éxito debido diversas etapas de crisis económica que dificultan destinar medios económicos para el mantenimiento de la línea que fue degradándose poco a poco.

En Octubre de 2003 Senegal y Malí confían la explotación de la línea Dakar-Bamako en régimen de concesión a la compañía franco-canadiense Canac-Getma denominada Transrail. Según datos de la compañía se transportaron una media de 20.000 toneladas por mes durante el año 2003 y durante el año 2004 el tráfico se incrementó un 75 % pasando a una media de 35.000 toneladas/mes. La previsión para los años 2005-2006 es alcanzar la media de 45.000 toneladas/mes. Para alcanzar esta previsión se ha procedido a la renovación de 100 vagones y 12 locomotoras así como la reparación de 75 Km. de vía y la fabricación de 10.000 traviesas metálicas, lo cuál nos indica claramente que la explotación de la línea es rentable.

3.3 UBICACIÓN

Partiendo de Bamako y siguiendo un trazado que deberá definir el gobierno de Malí se pretende unir la capital con las poblaciones de San, Mopti, Duentza, Hombori y Gao, siendo este trazado, como decimos anteriormente una facultad reservada al gobierno de Malí.

El trazado que se propone parece él mas seguro para poder llevar a cabo la construcción, ya que discurriría por terrenos que no se ven afectados de inundaciones ni por dunas de arena. Por otra parte, al ser un trazado por el centro del país, de oeste a este, se pueden establecer ramales adicionales que permitan acceder a otras zonas ubicadas al norte y al sur de dicha línea, sin los inconvenientes que pueden representar las zonas inundables y las dunas de arena para el tráfico general.

3.4 CARACTERÍSTICAS DE LOS DESTINATARIOS

La zona este de Malí, una de las más pobres del país, que esta en situación de supervivencia, vería aumentadas sus posibilidades de seguir habitando aquella región al incrementarse sus posibilidades de comercio con otras regiones del propio país, así como con el vecino país Níger.

Permitiría la explotación de diversas minas que actualmente no están en explotación por los elevados costes del transporte por carretera.

4 DATOS OPERATIVOS

4.1 OBJETIVOS

- A. Estudio de Viabilidad Bamako-Gao. Análisis de los costes de la instalación, así como de los ingresos que se deriven de la explotación de la misma, para llegar a conclusiones sobre la idoneidad de llevar a cabo el proyecto de construcción de la línea férrea.
- B. Planificación de la Estructura. Diseño detallado de la infraestructura.
- C. Construcción. Tendido de la vía férrea, circuitos de señalización, construcción de puentes, estaciones y talleres.
- D. Puesta en Servicio. Formación del personal. Adquisición de material rodante y todas aquellas acciones necesarias para iniciar la explotación de la vía férrea.

4.2 METAS

Cada uno de los proyectos tendrá sus metas específicas. Aquí solo se contemplan las de la fase del Estudio de Viabilidad, ya que depende de los resultados de este estudio para que se inicie realmente el proyecto.

Por este motivo parece innecesario en este momento centrarse en el resto de etapas sin saber los resultados de este Estudio de Viabilidad.

4.3 ACTIVIDADES

Dentro de lo posible se utilizará para el desarrollo del proyecto, personal del propio país, quedando solo la supervisión técnica y económica a cargo de quien se decida por parte del Gobierno de Malí, debiendo quedar asegurada su imparcialidad y siendo sus recomendaciones de obligado cumplimiento por parte de todos los organismos implicados

5 ADMINISTRACIÓN Y FINANCIAMIENTO

5.1 ETAPAS Y CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

La etapa del Análisis de Viabilidad podría iniciarse en Noviembre-Diciembre 2006 siendo su tiempo de desarrollo estimado de unos 12 meses.

5.2 ADMINISTRACIÓN

En el Análisis de Viabilidad estarían implicados:

CC Ong Ajuda al Desenvolupament de España. Como promotor del proyecto

Centro de Estudios del Ferrocarril de España. Como dirección del proyecto

La Presidencia de la Republica de Malí. Como impulsor del proyecto

El Ministerio de Transportes de Malí. Como responsable del proyecto

El Ministerio de Minas de Malí. Facilitando información para el proyecto

El Ministerio de Economía de Malí. Facilitando información para el proyecto

Ministerio de Trabajo de Malí. Facilitando información para el proyecto

Ministerio de Protección del Medio Ambiente. Facilitando información para el proyecto

Otros Ministerios de Malí. Facilitando información para el proyecto

5.3 PRESUPUESTO

El Costo del Análisis de Viabilidad, es el siguiente:

Realización del Estudio de Viabilidad	388.000 €
IVA	62.080 €
Gastos diversos para supervisión del proyecto (9 %)	34.920 €
Contratación de personal en Malí para trabajos adicionales	77.600 €
Total	562.600 €

Se da por sentado que los diferentes Ministerios implicados disponen de personal cualificado en cantidad suficiente para facilitar la información necesaria para el desarrollo del proyecto, sin que, a nuestro entender, sea necesario destinar ninguna partida económica a dichos trabajos.

6 MONITOREO Y PROYECCIÓN

6.1 FORMAS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Una Comisión de Seguimiento formada por cuatro miembros, uno de los cuales será el presidente de la misma, con voto de calidad.

Se propone que sea un miembro de cada una de las siguientes organizaciones:

Un representante de Presidencia de la República de Malí, que ostentará la presidencia

Un representante del Ministerio de Transportes de Malí

Un representante de CC Ajuda al Desenvolupament de España

Un representante de Centro de Estudios Históricos del ferrocarril de España

Esta comisión emitirá un informe cada tres meses sobre es estado de los distintos trabajos que se enviará a todos los implicados en el proyecto.

6.2 SOSTENIBILIDAD Y FUENTES DE FINANCIAMIENTO

Esta fase tiene como objetivo demostrar la sostenibilidad del proyecto, por lo tanto es vital para tomar decisiones futuras.

En las fuentes de financiamiento se está trabajando para conseguirlas, pero en ningún caso pueden ser aportadas por el Gobierno de Malí, dada su precaria situación financiera.

6.3 RIESGOS Y ESCENARIOS ALTERNATIVOS

Como riesgos internos, podemos considerar la falta de recursos humanos por parte de los Ministerios de la República de Malí, para llevar a cabo los trabajos de aportación de información necesaria para el desarrollo del proyecto

Otro riesgo interno puede ser debido a problemas de financiación, que actualmente no están resueltos, pero se espera poder disponer de ellos en un próximo futuro.

Como riesgos externos podemos considerar los derivados de la meteorología, que pueden retrasar el proyecto, si las condiciones meteorológicas son muy adversas.

6.4 SISTEMATIZACIÓN Y COMUNICACIÓN DE RESULTADOS

Con una periodicidad de 3 meses el Comité de Seguimiento informará a todas las personas que trabajan en el proyecto.

Este informe también se facilitará a las personas e instituciones que han hecho aportes al proyecto, para que sepan en que se han invertido sus recursos.

Los resultados del Estudio de Viabilidad se comunicaran a toda la Comunidad que de una forma u otra se vea afectada por el proyecto.

Deberá publicarse la experiencia alcanzada, para que otras personas e instituciones puedan aprovechar la experiencia adquirida.

7 INFORMACIÓN ADICIONAL EN ANEXOS

7.1 ANTECEDENTES INSTITUCIONALES

Información sobre la experiencia en otros proyectos por parte de PAYMACotas, S.A.U.

7.2 ACUERDOS

El proyecto ha sido comunicado a los siguientes estamentos y organizaciones:

Vicepresidenta Primera del Gobierno de España

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España

Ministerio de Fomento de España

Ministerio de Economía y Hacienda

Ministerio de Trabajo de España

Consejero de Gobernación de Cataluña

Consejero de Trabajo e Industria de Cataluña

Consejero de Economía y Finanzas de Cataluña

7.3 INFORMACIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO

Informe técnico elaborado por PAYMACotas, S.A.U.

Referencia de oferta: B - OF 06

OFERTA PARA:

REALIZACIÓN DEL ESTUDIO DE VIABILIDAD

PARA EL PROYECTO DE PROLONGACIÓN DEL FERROCARRIL ENTRE BAMAKO Y GAO PASANDO POR HOMBORI (MALI)

Barcelona, 22 de mayo del 2006

ÍNDICE

Página Nº

- I. INTRODUCCIÓN.**
- II. OBJETO DEL ESTUDIO.**
- III. MEMORIA DE LA PROPUESTA TÉCNICA.**
 - III.1 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES TÉCNICAS.**
 - III.1.1 CORREDORES Y CAPTACIÓN DE TRÁFICOS.**
 - III.1.2 INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA DE VÍA.**
 - III.1.3 MATERIAL MÓVIL Y TALLERES.**
 - III.1.4 SISTEMAS DE INSTALACIONES.**
 - III.1.5 ESTACIONES Y CENTROS DE INTERCAMBIO.**
 - III.1.6 RECONOCIMIENTO Y PROPUESTAS MEDIOAMBIENTALES.**
 - III.1.7 ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DE NEGOCIO.**
 - III.2 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS.**
 - III.2.1 ANÁLISIS DE RENTABILIDAD FINANCIERA.**
 - III.2.2 BENEFICIOS ECONÓMICOS E INDICADORES SOCIALES.**
 - III.2.3 MONTAJE Y FUENTES DE FINANCIACIÓN.**
 - III.2.4 PLAN DE EJECUCIÓN Y PUESTA EN MARCHA.**
- IV. TRABAJOS A REALIZAR.**
- V. PERSONAL TÉCNICO.**
- VI. PROPUESTA ECONÓMICA.**

I. INTRODUCCIÓN.

Malí dispone actualmente de una línea de ferrocarril con más de un siglo de solera que comunica Dakar (Senegal) con Bamako a lo largo de 1290 km de vía indispensable para la comunicación dentro del país.

Existe la voluntad de prolongar esta línea hacia Níger, intentando conectar las capitales de Senegal-Malí-Níger.

La propuesta, en estos momentos se centra en el tramo dentro de Malí que, partiendo de Bamako (actual final de línea), llegara a Gao pasando por Hombori. Un recorrido que se cifra en aproximadamente 1200 km.

II. OBJETO DEL ESTUDIO.

La presente oferta tiene por objeto describir los trabajos necesarios para la realización de un estudio de viabilidad técnica para la prolongación de la línea ferroviaria entre Bamako y Gao pasando por Hombori (1200 km).

En primer término se definirán unos corredores para el trazado de vía, función de los condicionantes geomorfológicos del terreno y de los condicionantes que se deriven de la oferta-demanda en mercancía y pasajeros.

En segundo término se analizarán las características técnicas de infraestructura y vía, material móvil, talleres, instalaciones, estaciones, operaciones, etc. Conocida la

situación actual se estimarán unas recomendaciones básicas y propuestas de servicio, optimizando los recursos con el menor coste de inversión, minimizando las afecciones sociales y medioambientales, siempre desde un punto de vista técnico y económico.

El estudio deberá ser complementado con el análisis del tráfico, modelo financiero y finalmente con la presentación general; estas actividades deberían realizarse en colaboración con una consultoría local, para tener un acercamiento más preciso a los condicionantes socioeconómicos de la zona.

III. MEMORIA DE LA PROPUESTA TÉCNICA.

III.1 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES TÉCNICAS.

Se abordará el análisis y se elaborarán propuestas técnicas referentes a:

Definición de corredores para el trazado de la vía en función de la geomorfología del terreno y la oferta-demanda de mercancías y pasajeros.

La infraestructura (explanación, obras de fábrica y estructuras) y la superestructura (vía) ferroviarias.

Los sistemas de instalaciones (seguridad, gestión de la circulación, comunicaciones y, en su caso, electrificación).

Las estaciones y los centros de intercambio modal.

El impacto medioambiental.

Será necesario que una consultora malí facilite a La Consultora los estudios básicos con las posibles y previsibles captaciones de tráfico de viajeros y mercancías y la posibilidad de desarrollo de actividades complementarias.

Sería necesario disponer de la colaboración del actual explotador de la línea ferroviaria para el análisis del material móvil a utilizar y las necesidades de talleres de mantenimiento.

En todo caso, la elaboración de propuestas se hará en consonancia con una concepción global del problema que se plantea y se tratará de hacer explícita ante la Administración responsable, para su discusión y perfeccionamiento, desde las primeras fases del trabajo.

III.1.1 CORREDORES Y CAPTACIÓN DE TRÁFICOS.

Los corredores por condicionante geomorfológico se estimarán con información de campo, mapas digitalizados y, ocasionalmente, contratación de vuelos aéreos en zonas especiales. La información de las demandas de paso por poblaciones o enclaves

económicos será el segundo factor determinante en la definición de los corredores. A priori no se plantean prospecciones.

El estudio de tráfico en su totalidad será elaborado independientemente de la presente oferta, por una consultora local coordinada con La Consultora.

Consecuentemente, las previsiones de captación de tráficos deberán establecerse, a partir de los conocimientos y de la experiencia profesional del Consultor, sobre las siguientes bases concretas:

Tráficos actualmente cursados por el ferrocarril.

Población y actividades económicas, actuales y previsibles, ubicadas en el área de influencia del ferrocarril.

Indicadores de captación relativa de tráficos en condiciones socioeconómicas de demanda y en condiciones técnicas de oferta de servicios.

A los efectos anteriores, el análisis y las previsiones se articularán en varios escalones diferentes, asociados cada uno a las posibles etapas de dotación y puesta en marcha del ferrocarril nuevo.

III.1.2 INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA DE VÍA.

El análisis de la infraestructura y la superestructura de vía supone analizar la explanación, las obras de fábrica, las estructuras portantes y el armamento de vía.

III.1.2.1. Reconocimiento, análisis y evaluación.

Este análisis se apoyará en conversaciones con los responsables ferroviarios de la infraestructura y la superestructura de vía del tramo explotado y en la realización de un reconocimiento visual general, reconocimiento que permitirá establecer sobre criterios de homogeneidad una tramificación útil para mejor ordenar las propuestas ulteriores. Esta tramificación delimitará, en todo caso, los diferentes niveles para la profundización del reconocimiento visual, del análisis valorativo y de las propuestas subsiguientes:

Como primer nivel se individualizarán tramos de 10 kilómetros de longitud, identificando las grandes obras de fábrica y estructuras, los túneles y los grandes movimientos de tierras.

Como resultado de las conversaciones y el reconocimiento descrito anteriormente, se analizarán y evaluarán desde el punto de vista de su utilidad a futuro:

Las condiciones de trazado, señalando los puntos que se consideren más críticos para las velocidades pretendidas a futuro.

Las condiciones constructivas del terreno, referentes a zonas críticas de trincheras,

terraplenes, estabilización y drenaje.

Las condiciones constructivas asociadas a grandes obras de fábrica y estructuras (túneles, grandes muros, puentes, etc.).

Las posibilidades topográficas y de utilización de suelos colindantes, con vistas a,

- la construcción de variantes y mejoras de trazado,
- la ampliación de la plataforma para el establecimiento de dobles vías y playa de vías en estaciones.

III.1.2.2. Recomendaciones y propuestas.

Vistos y debatidos con la Administración responsable el análisis y las valoraciones relativas a la infraestructura y superestructura de vía, que se describen en el punto precedente, el Consultor elaborará las Propuestas Técnicas pertinentes para la construcción y dotación de elementos nuevos.

Siempre con el mismo nivel de profundización que el del reconocimiento visual descrito en el punto anterior, las propuestas que se elaboren serán valoradas en términos de inversión.

III.1.3 MATERIAL MÓVIL Y TALLERES.

El análisis del material móvil y de sus talleres de mantenimiento, para su valoración y la posterior elaboración de propuestas, se antepone en el marco del Estudio al análisis de las instalaciones, considerando que la opción entre la tecnología diesel y eléctrica de tracción es un condicionante inicial para la tipología de las instalaciones (electrificación, en su caso, circuitos de vía, etc.).

Esta actividad, independiente a la presente oferta, será desarrollada por el consultor de Malí en base a la experiencia del actual explotador de la línea, estimando la propuesta final de material móvil, talleres y mantenimiento. Esta actividad puede estar coordinada con La Consultora.

III.1.3.1. Material móvil y talleres. Reconocimiento, análisis y evaluación.

Este análisis se apoyará en conversaciones con los responsables ferroviarios del material y en la realización de un reconocimiento visual general del parque, tanto para viajeros como para mercancías, a fin de determinar y valorar para las distintas series tipológicas de material existente:

Sus capacidades y prestaciones funcionales.

Su antigüedad y estado de conservación.

Su historial en materia de mantenimiento y averías.

Sus posibilidades de remodelación y de adaptación a nuevas exigencias funcionales y de prestaciones.

Al mismo tiempo, con apoyo también en conversaciones con los responsables ferroviarios correspondientes y en la realización de un reconocimiento visual general de las instalaciones existentes, se analizarán y valorarán los talleres de mantenimiento para establecer:

Su antigüedad y estado de conservación.

Su ubicación espacial relativa a los centros de gravedad de los servicios.

Su nivel tecnológico y de equipamiento.

Sus capacidades de producción.

Sus posibilidades de remodelación y de adaptación a nuevas exigencias funcionales y de prestaciones.

III.1.3.2. Material móvil y talleres. Recomendaciones y propuestas.

Vistos y debatidos con la Administración responsable el análisis y las valoraciones relativas al material móvil y a los talleres, que se describen en el punto precedente, el consultor de Malí elaborará las propuestas técnicas pertinentes para la reparación y acondicionamiento de los elementos existentes y para la adquisición, construcción y dotación de los elementos nuevos que procedan. Así, se formalizarán propuestas relativas a:

El dimensionamiento de parques de material móvil necesarios.

La decisión acerca de la tecnología de tracción más apropiada para cada sección del Proyecto y para cada tipo de tráfico (eventualmente, transbordos obligados).

La rehabilitación y remodelación de unidades de material existentes.

La adquisición de unidades nuevas, coches de viajeros, vagones de mercancías y unidades de tracción.

La reparación, acondicionamiento y dotación o, en su caso, la reconstrucción y ampliación de los talleres existentes.

La construcción y equipamiento de nuevos talleres de mantenimiento.

Las propuestas que se elaboren serán valoradas en términos de inversión y, en su caso, en términos diferenciales de costes de explotación.

III.1.4. SISTEMAS DE INSTALACIONES.

Los sistemas de instalaciones, se consideran constituidos a estos efectos por las instalaciones de seguridad, de gestión de la circulación y de comunicaciones y, en su caso, por la electrificación (hilo de suministro y subestaciones).

III.1.4.1. Sistemas de instalaciones. Reconocimiento, análisis y evaluación.

Este análisis se apoyará en conversaciones con los responsables ferroviarios de los sistemas de instalaciones y en la realización de un reconocimiento visual general de la actual línea existente.

Como resultado de las conversaciones y el reconocimiento descrito se analizarán y evaluarán desde el punto de vista de su utilidad a futuro:

La idoneidad de los procedimientos y de las instalaciones de bloqueo y de enclavamiento utilizados actualmente, tanto en capacidad como en seguridad de explotación.

La idoneidad de los procedimientos, las condiciones constructivas, y la fiabilidad de las instalaciones de comunicaciones.

III.1.4.2. Sistemas de instalaciones. Recomendaciones y propuestas.

Vistos y debatidos con la Administración responsable el análisis y las valoraciones relativas a las instalaciones de seguridad, gestión de la circulación y comunicaciones, que se describen en el punto precedente, La Consultora elaborará las propuestas técnicas pertinentes para la nueva línea. Así, con el mismo nivel de profundización que el del reconocimiento visual descrito en el punto anterior, se formalizarán propuestas relativas a:

En su caso, la electrificación de algunas de las secciones del proyecto, de acuerdo con las características e intensidad de los tráficos esperados.

La definición tipológica de las instalaciones de seguridad, gestión de la circulación y comunicaciones más apropiada para cada sección del proyecto, de acuerdo con las características e intensidad de los tráficos esperados.

La ubicación de los centros de control y comunicaciones que deban gestionar de forma integrada una o varias secciones del proyecto.

Siempre con el mismo nivel de profundización que el del reconocimiento visual descrito

en el punto anterior, las propuestas que se elaboren serán valoradas en términos de inversión y, en su caso, en términos diferenciales de costes de explotación (ahorros de personal por automatizaciones).

III.1.5. ESTACIONES Y CENTROS DE INTERCAMBIO.

El análisis de las estaciones y centros de intercambio, para su valoración y la posterior elaboración de propuestas, tratará de centrarse en aquellas que tengan una mayor relevancia en el conjunto de la línea, abordándolas desde el punto de vista de su funcionalidad y desde el punto de vista de las dimensiones apropiadas para una correcta gestión de los tráficos.

III.1.5.1. Estaciones y centros de intercambio. Reconocimiento, análisis y evaluación.

Este análisis se apoyará en conversaciones con los responsables ferroviarios de la actual línea en explotación y en la realización de un reconocimiento visual general

Como resultado de las conversaciones y el reconocimiento descrito se analizarán y evaluarán desde el punto de vista de su utilidad a:

La ubicación espacial de las estaciones y centros de intercambio con respecto a los puntos de generación y atracción de los tráficos y al conjunto de la red multimodal de transporte.

El nivel tecnológico y de equipamiento de las instalaciones.

Las capacidades de tráfico ferroviario y las capacidades para los movimientos intermodales.

Las posibilidades de remodelación y de adaptación a nuevas exigencias de capacidad, funcionales y de prestaciones.

III.1.5.2. Estaciones y centros de intercambio. Recomendaciones y propuestas.

Visto con la Administración responsable el análisis y las valoraciones relativas a las estaciones y centros de intercambio, que se describen en el punto precedente, el Consultor elaborará las propuestas técnicas pertinentes para la construcción y dotación de los nuevos centros de intercambio donde proceda.

Siempre con ese mismo nivel de profundización, las propuestas que se elaboren serán valoradas en términos de inversión y, en su caso, en términos diferenciales de costes de explotación.

III.1.6. RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS MEDIOAMBIENTALES.

El análisis medioambiental se apoyará en conversaciones con los expertos locales reconocidos y en la realización de un reconocimiento visual general.

Como resultado de las conversaciones y del reconocimiento descrito se analizará y evaluará la existencia de espacios o recursos naturales potencialmente afectados por el Proyecto ferroviario, cifrándose en todo caso la intensidad del impacto futuro presumible.

Contrastado con la Administración responsable ese análisis y sus valoraciones relativas al medio ambiente, el Consultor elaborará las propuestas técnicas pertinentes para la prevención y, donde corresponda, reposición del medio ambiente a sus condiciones previas en el caso de ejecución del Proyecto. Siempre con el mismo nivel de profundización que el del reconocimiento visual que les servirá de base, las propuestas que se elaboren serán valoradas en términos de inversión.

III.1.7. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS DE NEGOCIO.

En el momento actual, no es posible detallar los métodos de análisis en que deberán sustentarse las hipótesis sobre actividades complementarias de negocio susceptibles de ser desarrolladas con apoyo en las instalaciones y servicios ferroviarios.

En principio, el análisis de posibles actividades complementarias se desarrollará al compás y con los niveles de profundización del reconocimiento de la infraestructura y la superestructura y del reconocimiento de las estaciones y centros de intercambio. El enfoque general será el de evaluar, tanto sobre la plataforma ferroviaria como en los espacios edificados y en los solares de las estaciones, las posibilidades de puesta en valor del patrimonio ferroviario. Esta puesta en valor deberá plantearse por la consultora local malí, con independencia de la presente oferta propuesta por PAYMA Cotas.

Vía patrimonial, mediante la promoción inmobiliaria, la enajenación o la cesión onerosa de inmuebles innecesarios.

Vía comercial, mediante la promoción de negocios propios y el alquiler o concesión de terrenos y locales para su explotación por terceros.

Al fin, el análisis y evaluación de las posibilidades existentes darán lugar a las correspondientes propuestas de actuación (actuaciones concretas en puntos singulares y políticas generales de actuación) y a una estimación global de los costes de implantación, del volumen de negocio y de los ingresos complementarios para el ferrocarril.

III.2 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS.

El establecimiento del modelo financiero será una actividad independiente de la presente oferta, debiendo ser desarrollado por los consultores locales malíes.

El objetivo global del análisis y recomendaciones económico-financieras en el estudio deberá establecer el interés económico y social del Proyecto (dando por supuesto que no será financieramente rentable con carácter inmediato) y en diseñar fórmulas financieras que permitan configurar un negocio o negocios parciales, susceptibles de atraer la presencia y las inversiones de la iniciativa privada en colaboración con el sector público. A este respecto, se distinguen en cuanto sigue tres diferentes escalones para la evaluación de rentabilidad:

Rentabilidad Financiera, que evalúa la capacidad de retorno de una inversión y es el punto de vista que deben adoptar las empresas.

Rentabilidad Económica, que evalúa el efecto de la inversión y de los flujos de que genera sobre el equilibrio económico general y es el punto de vista que deben adoptar los poderes públicos.

Rentabilidad Social, que incorpora a la medida de la Rentabilidad Económica consideraciones relativas a la equidad de los efectos de la inversión y de los flujos de que genera.

III.2.1. ANÁLISIS DE RENTABILIDAD FINANCIERA.

Como acaba de indicarse, la rentabilidad financiera mide la capacidad de retorno de la inversión y es el punto de vista que deben adoptar las empresas. Su evaluación deberá dar cuenta e información acerca de la calidad del negocio y los flujos de recursos que aportará el sector público, haciendo posible la configuración de un negocio rentable.

III.2.1.1. Inversión y costes diferenciales estimados.

Las exposiciones referentes al análisis y recomendaciones técnicas han dado ocasión a señalar que todas las propuestas que se realicen en el marco del Estudio deberán ser valoradas en términos de inversión y, en su caso, en términos diferenciales de costes de explotación.

Sin insistir en ese punto, los datos elaborados a todo largo del trabajo propiamente técnico suministrarán la información básica sobre el correspondiente montante de las inversiones y las correspondientes series de costes diferenciales de explotación.

El objeto de los trabajos del Estudio en esta fase consistirá en ordenar esa información básica y estructurarla de forma sistemática en fases de inversión, paralelas a las fases de desarrollo descritas.

Como resultado final se obtendrá un plan de inversiones por fases, acompañado en

cada una de ellas por las series temporales de costes diferenciales de explotación derivadas de esas inversiones.

III.2.1.2 Tráfico e ingresos.

Las exposiciones referentes al análisis y recomendaciones técnicas, permitirán describir el proceso de previsión de tráfico y la ordenación de sus resultados en las correspondientes fases de desarrollo del Proyecto.

La incorporación de otros ingresos complementarios, en expectativa y resultantes de las actividades complementarias de negocio, permitirá configurar en esta fase de desarrollo de los trabajos del Estudio las correspondientes series temporales de ingresos diferenciales derivadas de las inversiones del Proyecto. Series temporales de ingresos ordenadas, una vez más, con arreglo a las fases de desarrollo del Proyecto.

III.2.1.3. Indicadores preliminares de rentabilidad.

A partir de los elementos recién descritos para el Proyecto (planes de inversiones, series temporales de costes diferenciales de explotación y series temporales de ingresos diferenciales, para un período a determinar de acuerdo con los responsables del Proyecto, pero que deberá ser de 25 a 30 años) se elaborarán los índices preliminares de rentabilidad financiera al uso, como el valor actual neto, el período de retorno, la relación beneficio/coste o la tasa interna de retorno, descontada la inversión en infraestructura e instalaciones.

Los índices en cuestión deberían ser calculados de forma directa e inmediata, sin consideración de las operaciones financieras que en última instancia serán necesarias.

III.2.2 BENEFICIOS ECONÓMICOS E INDICADORES SOCIALES.

Dentro de las actividades que debería desarrollar el consultor local parece necesaria la estimación de los beneficios económicos y los indicadores comerciales del proyecto. En un estudio como el que se propone, a realizar en un plazo corto de tiempo, es materialmente imposible hacer un análisis mínimamente riguroso de beneficios económicos e indicadores de equidad social, análisis que debería involucrar la consideración en profundidad de:

Los volúmenes de tráfico esperados.

Las ventajas y desventajas del ferrocarril frente a otros modos de transporte alternativos, en costes y tiempos de transporte y en seguridad y comodidad.

Una serie de valoraciones socioeconómicas individuales relativas al tiempo de viaje y transporte, a la seguridad, etc.

Una serie de valoraciones sociales relativas al consumo diferencial de energía, a los niveles de empleo, a las distribuciones de la renta, etc.

De forma consecuente, esta cuestión podría abordarse de forma inversa y cualitativa, esto es, tratando de establecer si la aportación de los flujos (series temporales) de recursos públicos que serán necesarios para equilibrar la rentabilidad financiera del

Proyecto, puede encontrar una justificación plausible en las ventajas económicas y sociales que sean presumibles.

Eventualmente, sin asumir un compromiso determinante, cabe la posibilidad de instrumentar en la última instancia del Estudio, un proceso de evaluación multicriterio que permita estimar el contraste entre las situaciones “con proyecto” y “sin proyecto” y entre las posibles alternativas que se planteen. Como es sabido, un proceso de evaluación multicriterio se sustancia en cuatro pasos consecutivos, que someramente se describen a continuación:

Adopción de los criterios y variables asociadas, sobre los que se fundamentará la evaluación.

Atribución de pesos relativos a cada criterio.

Definición de cómo responde el Proyecto a las variables que dan expresión a los criterios.

Obtención de un índice sintético y numérico de evaluación, expresivo de la calidad del Proyecto con respecto a los criterios aplicados.

III.2.3. MONTAJE Y FUENTES DE FINANCIACIÓN.

Sin ser objetivo de la presente oferta, sería deseable que la consultora local abordase los aspectos básicos del montaje de la infraestructura y servicios y la identificación de las fuentes financieras.

La puesta en marcha de una infraestructura y servicio de transporte con participación de agentes privados plantea al fin tres problemas distintos de identificación y delimitación:

del negocio sobre el que intervendrán los agentes en cuestión.

de una fórmula institucional que configure un cauce apropiado a la explotación del negocio.

de las fuentes financieras que, en última instancia, suministrarán los recursos para la financiación del negocio articulado en el seno del Proyecto.

III.2.4. PLAN DE EJECUCIÓN Y PUESTA EN MARCHA.

Al término del Estudio, la combinación de los planes de inversión (de índole preferentemente técnico-económica) con los calendarios propios del montaje institucional y financiero permitirán configurar un definitivo plan de ejecución y puesta en marcha del Proyecto y del negocio articulado en su seno.

IV. TRABAJOS A REALIZAR.

Los aspectos fundamentales que se analizarán en el estudio de viabilidad para el Proyecto del Ferrocarril, de acuerdo a los objetivos planteados, cubrirán las siguientes líneas de trabajo:

1ª ETAPA: ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES TÉCNICAS.

Corredores de trazado

Infraestructura y superestructura de vía.

Sistemas de instalaciones.

Estaciones y centros de intercambio.

Reconocimiento y propuestas medioambientales.

Actividades complementarias de negocio.

2ª ETAPA: ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS

Mejoras propuestas en instalaciones, vías y explotación de los servicios.

El estudio necesita ser complementado con los aspectos que debería analizar directamente la Propiedad/Explotador sobre material móvil y talleres y además, con las estimaciones y planteamientos de la consultoría local sobre tráfico, modelo financiero y presentación final del estudio definitivo. Estas actuaciones no son objeto de la presente oferta.

La Propiedad/Explotador deberá cubrir los aspectos relativos a:

Material móvil y talleres.

La consultora local deberá hacerse cargo de los siguientes puntos:

Captación de tráfico.

Análisis de rentabilidad y modelo financiero.

Presentación definitiva del estudio.

V. PERSONAL TÉCNICO.

El estudio se desarrollará siguiendo las directrices de la Propiedad, de acuerdo al objeto del estudio y al ámbito de aplicación del mismo.

Los trabajos ofertados se basarán en el conjunto de información disponible que pueda ser recopilado.

Se espera además contar con el apoyo de la representación de la Propiedad en la zona para la obtención de la información previa, y para el apoyo logístico en transporte y lenguaje.

Para la realización de los trabajos presentados se propone el siguiente personal técnico cualificado de la Consultora, indicando los tiempos previstos de dedicación y viajes internacionales estimados:

RESPONSABILIDAD	TITULACIÓN	MESES	VIAJES	ESTANCIA en Malí (días)
Jefe de estudio y especialista en transportes y planificación viaria.	Ingeniero de Caminos.	10	3	40
Experto en instalaciones ferroviarias.	Ingeniero Industrial	3	1	15
Economista, experto en estudios de demanda.	Economista	3	1	15
Estudio y propuestas medioambientales.	Medioambientalista	2	0	0
Delineación.	Delineante proyectista	10	-	-
Total técnicos expertos:	- - -	28	5	70

Los trabajos relativos al estudio de tráfico y el análisis y recomendaciones económicas y financieras serán realizados por los consultores de Malí previstos por la Propiedad, considerados independientes de la presente oferta PAYMA Cotas

Plazo de ejecución.

El plazo de ejecución del estudio de viabilidad ofertado será de diez (10) meses, contados a partir de la formalización del oportuno pedido, excluyendo el período y tramitación para la obtención de documentación oficial.

VI. PROPUESTA ECONÓMICA.

El presupuesto para la realización del Estudio de Viabilidad para el Proyecto del Ferrocarril se estima en:

A. HONORARIOS	Meses	Euros
Jefe del Estudio. Ingeniero especialista en transportes, vía y planificación ferroviaria	10	
Ing. Especialista en inst. ferroviarias	3	
Economista experto en análisis de demanda	3	
Mediambientalista	2	
Delineante	10	
Total Honorarios (A):		302.000,00
B. VIAJES Y ESTANCIAS		
España-Malí-España		
Viajes interiores en Malí		
Días de estancia		
Total Viajes y Estancias (B):		60.000,00
C. TRABAJOS ESPECIALES		
Documentación y envíos		
Vuelos		
Total gastos materiales (C):		26.000,00
IMPORTE TOTAL (A+B+C), IVA excluido:		388.000,00

El presupuesto ofertado asciende al importe total de TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL EUROS, I.V.A. excluido.

Barcelona, a 22 de mayo de 2006.



Fdo.: Luis Pallàs.
Delegado de Proyectos Catalunya
PaymaCotas SAU

7.4 INFORMACION SOBRE MALÍ

(Fuente de Información: web del Ministerio de Asuntos Exteriores de España)

Ficha Económica

INDICADORES ECONOMICOS

IDH (Valor numérico / nº orden mundial)(2003) 0,333/174

Ingreso nacional bruto per cápita en ppa dólares (2003) 960

	(Años)	2003	2004	2005 (p)
PIB de mill. de \$		3.824	4.617	5.197
PIB % crecimiento real		7,4	2,2	6,0
Tasa de inflación (Med.)		-1,3	-1,3	6,3
Tasa de paro				
Déficit público % PIB				
Tipo de cambio Franco LFA por \$ USA		579,5	528,3	527,0

Ficha Económica

La Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales pone a disposición de los profesionales de los medios de comunicación y del público interesado en general la presente colección de fichas económicas sobre países con los que España se relaciona.

COMERCIO EXTERIOR

a. Estructura de la Balanza Comercial

Millones \$	2003	2004	2005
Importación (FOB)	976	1.030	1.175
Exportación (FOB)	935	1.140	980
Saldo	41	110	-195
Tasa Cobertura	95,8	110,7	83,4
% Variación Importación (sobre año anterior)	30,8	5,5	14,0
% Variación Exportación (sobre año anterior)	5,5	21,9	-14,0

b. Distribución del Comercio por Países. Año 2004

PRINCIPALES CLIENTES % TOTAL PRINCIPALES PROVEEDORES % TOTAL

1. India	10,6	1. Francia	14,3
2. Italia	7,0	2. Senegal	8,2
3. Bangladesh	6,8	3. Costa de Marfil	7,5
4. China	3,8	4. China	3,3
18. ESPAÑA	0,9	16. ESPAÑA	1,1

c. Distribución del Comercio por Productos. Año 2002

PRINCIPALES EXPORTACIONES	% TOTAL	PRINCIPALES° IMPORTACIONES	% TOTAL
Oro	64,4	Productos petrolíticos	17,4
Algodón	22,8	Bienes capital	36,8

Más información: <http://www.mcx.es/polco/default.htm>

COMERCIO CON ESPAÑA

http://www.aeat.es/aduanas/estadist/comerceu.htm#infor_mensual

INVERSIONES EXTERIORES

<http://www.mcx.es/polco/inversionesexteriores/estadisticas/estadisticas.htm>

Economist Intelligent Unit, World Bank Social Indicators
Economist Intelligent Unit, World Bank Tables
D.G. de Aduanas
Eurostat
Relaciones Económicas Internacionales (REI)

Fecha última modificación: 19/12/2005

I. DATOS BASICOS Y BREVE RESEÑA HISTORICA

Cuenta con una superficie de 1.240.192 km² y tiene un clima cálido y seco, semi tropical en la parte sur del país.

Su población alcanza los 13.400.000 habitantes y se halla formada por diversas etnias: Mandes (50%, divididos en Bámbaras, Malinkés y Soninkes); Peuls (17%), Voltaics (12%) y Tuaregs (8%).

Las principales ciudades son Bamako, la capital, con 1.298.000 habitantes, Sissako (144.786 hab.), Mopti (108.456 hab.), Koutiala (99.353 hab.) y Ségou (92.552hab.).

El idioma oficial es el francés. Otras lenguas habladas son: bámbara, songhaí, malinké, pulaar y khassonké.

Malí ocupa el puesto 174 en el índice de Desarrollo Humano del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la esperanza de vida es de 51 años.

El 80% de su población es musulmana, el 1% católica y el resto practica religiones animistas.

I.1 Historia

El fundador del Imperio de Malí fue Mandika Sundiata Keita, que, a partir de su pequeño estado de Kangaba, unificó una vasta región, de la que ya formaban parte en 1235 las ricas tierras del Níger y sus minas de oro.

En su apogeo alrededor del año 1300, Malí fue una confederación de tres estados aliados (Malí, Mema y Wagadou) y 12 provincias. Sus grandes ciudades comerciales, Djenné y Tombuctú, se enriquecieron, controlando casi todas las transacciones trans-saharianas de oro, sal y otros bienes, hasta la decadencia del imperio, que llegó con la rebelión de las provincias vasallas a finales del siglo XIV, culminando con la conquista de Djenné por los Songhai en 1471.

La zona fue de colonización tardía. El explorador francés René Caillé llegó a Tombuctú en 1828, empezando las primeras campañas militares en 1878. En 1892 se fundó el Sudán Francés y apenas seis años después fue sometido el caudillo de Malí Samory Touré.

Los primeros pasos hacia la soberanía tuvieron lugar en 1946, con la elección de una Asamblea Territorial propia, con derecho a enviar sus representantes al Parlamento francés. En 1957 Malí adquirió el derecho a gestionar sus asuntos internos, y en 1958 se convirtió en una república en el seno de la comunidad francesa. En 1959 nació la Federación de Malí, que incluía Senegal. Tras la retirada de éste, Malí alcanzó la independencia el 20 de junio de 1960. El 22 de septiembre se proclamó la República de Malí bajo la presidencia de Modibo Keita.

El 19 de noviembre de 1968, un golpe de Estado llevó al poder al teniente Moussa Traoré, quien estableció una dictadura militar con partido único, la UDPM (Unión Democrática del Pueblo Maliense).

Las reticencias del General Traoré a facilitar la transición a la democracia generaron un descontento creciente en la clase política y estudiantil desde 1989. Las masivas y sangrientas manifestaciones iniciadas a finales de 1990, condujeron al golpe de Estado de 24 de marzo de 1991, dirigido por el Coronel Amadou Toumani Touré, quién, al frente de un Comité de Transición para la Salvación Popular, sentó las bases de la transición democrática del país.

En enero de 1992 se aprobó en referéndum una Constitución de talante marcadamente democrático, tras haber sido legalizados más de 40 partidos políticos. Las elecciones legislativas de marzo de 1992 dieron el triunfo a ADEMA (Alianza para la Democracia en Malí), y las presidenciales de abril de ese año llevaron al poder al líder de dicho partido, Alpha Oumar Konaré.

II. SISTEMA POLITICO Y SITUACION ACTUAL

II.1 Política

La constitución de 1992 establece un sistema semi-presidencial. El Presidente de la República nombra al Primer Ministro y tiene potestad para disolver la Asamblea Nacional. El Primer Ministro rinde cuentas ante la Asamblea Nacional (147 escaños).

En las elecciones presidenciales de mayo de 2002, el candidato independiente Amadou Toumani Touré, respaldado por 27 partidos políticos y diversas organizaciones civiles, venció al representante de ADEMA, Soumaila Cissé.

Los partidos tradicionales concurren a las legislativas en tres grandes alianzas: la Alianza por la Renovación y el Desarrollo (ARD), liderada por ADEMA; la alianza Esperanza 2000, en torno al partido "Rassemblement pour le Malí" (RPM); y la Alianza por la Convergencia y el Cambio (ACC), formada por los partidarios del Presidente Touré.

Las elecciones confirmaron el descenso del ADEMA tras diez años en el poder y la aparición de una nueva correlación de fuerzas, en la que el RPM y el ADEMA ocuparon un papel central, confirmado por la alianza que les dio la mayoría en la Asamblea Nacional en septiembre de 2004.

En 2007 se celebrarán las próximas elecciones presidenciales (abril) y legislativas (julio).

Desde 2003, el Presidente Amadou Toumani Touré ha venido haciendo frente a una fuerte presión pública para acelerar los programas de reducción de la pobreza (aumentada tras las lluvias de 2002 y la plaga de langosta de 2004), debiendo al

mismo tiempo mantener la disciplina fiscal y presupuestaria exigida por los donantes e inversores internacionales.

II.2 Económica

El PIB de Malí se estima en 4.996 millones de \$ (de los que un 13,2% proviene de la ayuda exterior) y su renta per cápita es de 770 \$. La economía malí basa su sector agrario, que genera el 41% del PIB. El sector servicios aporta el 35,5% y la industria el 23%.

El sector exterior de la economía de Malí se basa en dos materias primas, oro y algodón, que representan más del 90% de las exportaciones. El saldo de la Balanza por Cuenta Corriente en 2003 registró un déficit de 173 millones de \$ (es decir, un 4% del PIB).

Malí sigue desarrollando una política económica de reformas y liberalización, de acuerdo con las directrices del FMI y del Banco Mundial. En septiembre de 2003, el FMI hizo público el análisis final del Programa para el Crecimiento y la Reducción de la Pobreza (PRGF) y expresó su satisfacción por los resultados. El renovado apoyo financiero del FMI (aprobación del nuevo PRGF en junio de 2004) y del Banco Mundial (cuarto crédito de ajuste estructural en enero de 2005), asegura la continuidad de las reformas estructurales.

Durante el año 2004, el crecimiento del PIB se cifró en un 4,5%, lo que supone un descenso de dos puntos respecto al año 2003, ocasionado por los efectos negativos de la plaga de langosta sobre la agricultura. El índice de precios ha experimentado un incremento del 2,6% en 2004 frente a la caída del 1,3% de 2003. El FMI prevé un crecimiento del PIB del 5,6% para 2005 y una inflación del 3%.

III. RELACIONES CON ESPAÑA

Al Andalus tuvo frecuentes contactos con los imperios de Malí y Songhay. Se tienen noticias de la llegada a Malí de un grupo de judíos españoles en el siglo XV. En 1591 moriscos granadinos al mando de Yuder Pacha, y enrolados en el ejército del Sultán de Marruecos, conquistaron Tombuctú y se establecieron de forma permanente a orillas del río Níger, dejando un importante legado cultural que perdura en la actualidad.

Relaciones diplomáticas: España y Malí establecieron relaciones diplomáticas en diciembre de 1967. La Embajada de España en Malí tiene su sede en Nuakchott, y la Embajada de Malí en España está en París.

Relaciones institucionales: Las relaciones bilaterales se caracterizan por su muy baja intensidad. En 2005 experimentaron una notable dinamización con la visita a Madrid del Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Moktar Ouani, y el viaje a Bamako del Secretario de Estado de Asuntos Exteriores y para Iberoamérica,

Bernardino León Gross. Esta reactivación de las relaciones entre los dos países recibió un decisivo respaldo con la visita a Bamako, en diciembre de 2005, del Ministro de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España, Miguel Ángel Moratinos, quién se entrevistó con el Presidente Touré y destacados miembros de su gobierno. Dicha visita -la primera tras la efectuada por el Ministro Marcelino Oreja Aguirre en 1978- se cerró con un comunicado conjunto en el que se identificaban distintos campos para la cooperación.

Relaciones económicas: En el año 2004, las importaciones españolas de Malí representaron 2,89 millones de euros, y las exportaciones españolas sumaron 15,49 millones de euros. Durante los meses de enero a mayo de 2005, las importaciones fueron de 450.000 euros, y las exportaciones se cifraron en 7,56 millones. La tasa de cobertura es ampliamente favorable a nuestro país, y arrojó un saldo en 2004 de 535,90.

Malí importa de España principalmente alimentos preparados (29,5%), manufacturas de hierro y acero (19,10%), automóviles y tractores (10,60%). España importa de Malí pieles (71,30%) desperdicios de algodón (16,50%) y raíces de mandioca y tubérculos (3,90%).

Relaciones de Cooperación: la AECI destinó a proyectos en Malí 231.000 € en 2004 y 962.000 € en 2005. Este incremento en 2005 responde a ayuda de emergencia para lucha contra la langosta en 2004. España estudia incluir a Malí en 2006 en el actual Plan Director de la Cooperación Española (2005-2008) como país Prioritario.

Relaciones consulares: Se señala la presencia de religiosos españoles pertenecientes a algunas ordenes, como la de Religiosas de María Inmaculada. Así como la ONG Fundesco. Existe un Vice-Consulado honorario de España en Bamako.

Actualizado: 22/03/2006