

INFRAESTRUCTURAS EN MAURITANIA

1. **Resumen.**
2. **Infraestructuras de transporte:**
 - a. **Aeroportuaria**
 - b. **Portuaria**
 - c. **Carreteras**
 - d. **Ferroviaria**
 - e. **Fluvial**
3. **Comunicación y TICs**
4. **Energía y agua**
5. **Áreas y polígonos industriales**
6. **Bancaria**

Resumen

- El gobierno mauritano considera la política de infraestructuras como prioritaria dentro del plan de desarrollo nacional, y muy especialmente el apartado de carreteras.
- El país cuenta con un eje norte-sur que está en fase de construcción y rehabilitación con el objetivo de ligarse a la carretera transafricana (que va desde Marruecos hasta Nigeria). El otro eje fundamental que le permite conectarse hacia el este (Malí) es la carretera Nouakchott-Nema. No obstante teniendo en cuenta las dimensiones del país, la red de carreteras sigue siendo muy deficitaria.
- En el apartado aéreo, el país cuenta con cuatro aeropuertos con categoría internacional de los cuales dos están realmente operativos en este aspecto. El resto son pequeños aeropuertos destinados a vuelos internos (de la compañía air mauritanie principalmente).
- La infraestructura marítima se reduce a varios puertos en las dos principales ciudades económicas del país, Nouakchott y Nouadhibou. Esta segunda ciudad cuenta además con un puerto para minerales y otro pesquero.
- La red ferroviaria la constituye una vía férrea que une Nouadhibou con las minas de hierro situadas en Zouerat.
- Las telecomunicaciones han experimentado un enorme crecimiento en los últimos años motivado por la liberalización del sector y la afluencia del capital externo. En la actualidad hay dos operadores de telefonía móvil y uno fija. La cobertura móvil se reduce a las principales ciudades aunque la situación evoluciona rápidamente.
- La situación energética sigue siendo deficitaria sobre todo fuera de las zonas urbanas. La puesta en funcionamiento de la central hidroeléctrica de Manantali ha sido un aporte importante para las urbes del sur y centro aunque los pequeños proyectos de electrificación rural que incluyen las energías renovables siguen siendo necesarios.
- El abastecimiento de agua se reduce a las principales urbes siendo muy deficitario fuera de ellas. Existen numerosos proyectos en el ámbito rural para la captación y distribución de agua a partir de pequeños pozos.
- Existen varios polígonos industriales en las dos principales ciudades del país como son Nouakchott y Nouadhibou.
- El sistema bancario aunque privatizado sigue teniendo asignaturas pendientes como la ampliación de los instrumentos de captación de ahorro y cesión de financiación, la modernización de los servicios y medios de pago electrónicos, etc. hay que destacar la aparición de instituciones financieras especializadas en sectores económicos sensibles (agricultura, pesca,..) y clientes que no entran dentro de los criterios Standard de los bancos comerciales.

2. INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

El gobierno mauritano considera la política de infraestructuras como prioritaria dentro del plan de desarrollo nacional, y muy especialmente el apartado de carreteras.

El país cuenta con un eje norte-sur que está en fase de construcción y rehabilitación con el objetivo de ligarse a la carretera transafricana (que va desde Marruecos hasta Nigeria). El otro eje fundamental que le permite conectarse hacia el este (Malí) es la carretera Nouakchott-Nema. No obstante teniendo en cuenta las dimensiones del país, la red de carreteras sigue siendo muy deficitaria.

En el apartado aéreo, el país cuenta con cuatro aeropuertos con categoría internacional de los cuales dos están realmente operativos en este aspecto. El resto son pequeños aeropuertos destinados a vuelos internos (de la compañía air mauritanie principalmente).

La infraestructura marítima se reduce a varios puertos en las dos principales ciudades económicas del país, Nouakchott y Nouadhibou. Esta segunda ciudad cuenta además con un puerto para minerales y otro pesquero.

La red ferroviaria la constituye una vía férrea que une Nouadhibou con las minas de hierro situadas en Zouerat.

Introducción:

La República Islámica de Mauritania cuenta con unas infraestructuras de transporte claramente deficitarias. Dicho esto, hay que destacar la creciente importancia que para el gobierno Mauritano representan estas infraestructuras, y sobre todo la de carreteras, dentro de la política de desarrollo del país. Desde que en el año 1985 se comienza a implementar una política de claro corte liberal, de apertura hacia el exterior y atracción de inversiones, las infraestructuras cobran una importancia vital para el gobierno mauritano como medio para acompañar a las inversiones privadas.

En la actualidad, los tres ejes de la política de infraestructuras son:

- El mantenimiento de la red actual (contener el avance del desierto, etc.)
- La modernización y la extensión de la red de transportes (asfaltado de más carreteras y sobre todo de aquellas situadas en los corredores del transporte internacional, las llamadas rutas transafricanas, modernización de la red de

aeropuertos interiores, conexión de las carreteras nacionales con las de los países vecinos, etc.)

- La organización del sector de los transportes (reformas institucionales, definición de una política portuaria, marco jurídico, etc.)

En cuanto a la financiación de las infraestructuras de transporte, el país cuenta principalmente con dos tipos de financiadores: uno de claro carácter occidental tipo Banco Mundial, Unión Europea, Agencia francesa de desarrollo, etc., y otro de carácter árabe como son el Banco Islámico de Desarrollo (BID) y el Fondo Árabe para el Desarrollo Económico y Social (FADES).

Por último, los principales problemas a los que se enfrenta cualquier política de infraestructuras en Mauritania son la gran superficie del país (1,03 millones de Km²), la dureza de su clima (desertificación, avance constante de la arena, temporada de lluvias en el sur, la poca densidad de población (poco más de 2 habitantes por m²), los elevados costes de la inversión, la insuficiencia de recursos de inversión y un marco institucional, reglamentario y organizativo muy débil.

► Infraestructura aeroportuaria

En la República islámica de Mauritania existen diez aeropuertos localizados en las ciudades de Nouakchott, Nouadhibou, Atar, Néma, Zouératt, Kaédi, Kiffa, Tidjikja, Sélibaby y Aioun. De estos diez sólo cuatro tienen la categoría de aeropuertos internacionales como son el aeropuerto de Nouakchott (204 mil pasajeros al año), el aeropuerto de Nouadhibou, el aeropuerto de Atar (que recibe un vuelo de air france) y el aeropuerto de Néma. Todos estos aeropuertos disponen de terminal de pasajeros con los equipos técnicos adecuados y un parking para coches. Sólo los aeropuertos de Nouakchott y Nouadhibou cuentan con un sistema de balizaje para vuelos nocturnos. Por otro lado existen una red de aeropuertos secundarios para vuelos interiores en las ciudades de Zouerat, Kaédi y Sélibabi al sur, y Kiffa, Tidjikja, Ayoûn el'Atroûs al este.

También existen pistas de aviación en las localidades de Tichitt, Moudjeria, Bir Moghrein, Boutilimitt, F'Dérick y Boghé.

El espacio aéreo mauritano, calculado en más de 16 millones de km², está gestionado por la Agencia para la Seguridad de la Navegación Aérea ASECNA, creada en Saint Louis de Senegal en 1959 y que reagrupa a 15 países. L'ASECNA asegura el control del tráfico aéreo, la transmisión de informaciones técnicas, meteorológicas así como el mantenimiento de las instalaciones. En este caso, se encarga de la gestión técnica de las instalaciones de los aeropuertos de Nouakchott y de Nouadhibou. Dispone del material necesario para asegurar la seguridad, meteorología, salvamento y lucha contra incendios. Para la seguridad de los vuelos utiliza los sistemas V.O.R (Visual Omni

Range, guía al suelo), le D.M.E. (Distance Mesure Equipement, para calcular en todo momento la distancia que separa al avión del suelo), y l'I.L.S (Instrument Landing System, un sistema de ayuda al aterrizaje).

ASECNA dispone de estaciones terrestres en Bir Moghreïn, Atar, Nouakchott, Nouadhibou y Néma.

Todo el tráfico aéreo está controlado desde un centro de operaciones que está ubicado en Nouakchott.

El mercado aéreo mauritano está liberalizado por el decreto 98-47 del 18 de Julio de 1998. En la actualidad este mercado está repartido principalmente entre dos compañías: Air Mauritanie y la Compañía Mauritana de Transporte Aéreo (CMTA). En menor escala y básicamente para el segmento de viajes de negocios, están las compañías Mas Aviation y Regional Air. Para el transporte de mercancías, existen varias compañías nacionales e internacionales.

Los aeropuertos interiores están gestionados por la Sociedad de Aeropuertos de Mauritania (SAM), sociedad anónima creada en diciembre de 1994 y que asume este servicio público en delegación del Estado mauritano.

Tamaño de las pistas de los aeropuertos de Mauritania

Pistas	Largo	Ancho
Nouakchott	3000	45 m
Nouadhibou	2425	45 m
Atar	3000	30 m
Néma	2100	30 m
Kaédi	2500	45 m
Zouérate	2400	50 m
Kiffa	1600	30 m
Tidjikja	1600	30 m
Sélibaby	1600	30 m
Aioun	1600	30 m

Proyectos en marcha y previstos:

Existen negociaciones con el gobierno chino para la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en Nouakchott. En la actualidad se están desarrollando los estudios por parte de un estudio de ingeniería chino. La estimación del coste podría rondar los 150 millones de \$.

Otro proyecto en curso es la rehabilitación del aeropuerto de Zouerate.

► Infraestructura portuaria:

Mauritania cuenta con dos puertos autónomos, uno en la ciudad de Nouakchott y otro en la ciudad de Nouadhibou.

El puerto de la capital de Mauritania consiste en dos muelles, uno más pequeño llamado Wharf para barcos de reducido tamaño y otro más grande para barcos de gran calado que se llama port de l'amitié (puerto de la amistad).

El Port de l'Amitié fue construido con la ayuda del gobierno chino en 1989 y cuenta con una capacidad de tráfico de 1,5 millones de toneladas por año, aunque actualmente llega a las 700 mil toneladas. Puede recibir tanto porta contenedores como barcos RO-RO. Cuenta con un muelle de longitud de 585 metros que está dividido en cinco atraques de carga y descarga de 185 metros de largo. Cuenta con dos grúas de 10 toneladas de capacidad, una superficie abierta de 45.000 m² y un parque de contenedores de 22.000 m². En cuanto a superficie cubierta, dispone de unos almacenes de casi 8.000 m² con un límite de capacidad de 3 toneladas por m². El puerto usa un sistema informático AS400 desarrollado conjuntamente con la Oficina de Explotación de Puertos de Marruecos (Office d'Exploitation des Ports Marocains (ODEP)).

En cuanto al otro muelle de carga llamado Wharf, tiene una longitud de 55 metros con atraques a ambos lados. Cuenta con tres grúas fijas de ocho, quince y treinta toneladas. Una superficie abierta para almacenaje de mercancías de 21.000 m² con una capacidad de almacenamiento de 5 toneladas por m² y una superficie cubierta de 1.200 m² con un límite de almacenamiento de 3 toneladas por m².

El principal problema del puerto proviene de las dunas de arena.

El puerto de Nouadhibou cuenta con 962 metros de muelle con ocho puestos de carga y descarga. Cuenta con dos grúas de raíles. En su interior hay cinco fábricas de hielo y tres túneles en el muelle para la entrega del mismo (diez toneladas por día y túnel). Además hay establecidas varias empresas de transformación de productos del mar y una capacidad de almacenamiento en frío de hasta 30.000 toneladas.

Cuenta con un puerto para minerales y un puerto de pesca artesanal. El principal problema proviene de los restos de barcos hundidos en la bahía que pueden poner en peligro la seguridad del tráfico de los navíos (hay un proyecto en marcha para retirarlos).

Proyectos en marcha y previstos:

- Extensión del puerto de Nouakchott con financiación de la República Popular China
- La Unión Europea, a través del Fondo Europeo de Desarrollo (FED) ha asignado 45 millones de Euros para la construcción de un nuevo puerto mineralero en Nuadhibou
- Se ha realizado con financiación de la UE, el estudio previo para la limpieza de chatarra marina de la bahía del puerto de Nouadhibou. La ejecución de los trabajos se realizará en breve también con financiación europea.

► Infraestructuras de carreteras

La red de carreteras nacionales se extiende sobre una longitud de 10.500 Km., de los cuales 2.000 Km. son de carreteras asfaltadas (sin incluir las calles urbanas), 1.000 Km. de carreteras de tierra compacta y 7.500 Km. de pistas.

La superficie del país es de 1,03 millones de km² y la densidad por tanto de la red de carreteras asfaltadas es de 2 Km. por cada 1.000 km² y de 0,88 Km. por cada 1.000 habitantes. Estas carreteras están en su mayor parte en buen estado (70%), lo que no es el caso de las no asfaltadas (63%) que quedan impracticables sobre todo en la temporada de lluvias.

La carretera que es el medio de transporte principal, asegura actualmente el 90% del transporte de pasajeros y el 80% del de mercancías, con un parque móvil estimado en más de 50 mil vehículos (con una media de vida de 10 años) y con una tasa de crecimiento del 4% anual.

Actualmente existen tres grandes carreteras nacionales:

- Carretera que une Nouakchott con Nema o también llamada “La route de l’espoir” que recorre del oeste al este del país y que fue inaugurada en 1985. Es una carretera asfaltada, realizada por empresas brasileñas, de una longitud de 1.100 Km. Se pasa por las ciudades de Aleg, Kiffa, Ayoûn el’Atrous
- La carretera que une Nouakchott con Rosso. Carretera asfaltada de 203 Km.
- Carretera asfaltada entre Nouakchott y Atar 460 Km.

Además existen toda una serie de proyectos que están en curso y otros que están previstos cuyos principales objetivos son desenclavar las regiones productivas (sur) y aisladas así como mejorar las ligazones con los países vecinos:

- La Carretera Nouakchott-Nouadhibou de 470 Km. con un presupuesto de 60,79 millones de USD \$ de los cuales 375 Km. serán financiados por el Fondo Árabe de Desarrollo Económico y Social (FADES) y 95 Km. por el Banco Islámico de Desarrollo (BID). Marruecos financiará el tramo entre Nouadhibou y la frontera marroquí. Los trabajos comenzaron en el año 2002 y están próximos a su finalización.
- La carretera Rosso-Boghé de una longitud de 190 Km. y un presupuesto de 45, 5 millones de USD \$. La Unión Europea tiene previsto financiar el tramo Rosso-Lexeba. El estudio ya fue terminado y la licitación ya fue lanzada.
- La carretera Atar-Tidjikja, de una longitud de 395 Km. y un presupuesto estimado de 51,09 millones de \$. Se estudia la participación del BID como financiador.
- La carretera Kiffa-Kankossa-Selibaby, de una longitud de 240 Km. y un presupuesto estimado de 25,9 Millones de USD \$. Se estudia la participación del BID como financiador.
- La carretera Aioun (Mauritania) - Nioro (Mali), de una longitud de 125 km. Se estudia la participación de la OPEP y la BID como financiadores. Dentro de esta carretera, la UE ha financiado el tramo El Aïoun-Hassi por un monto de 14,3 millones de €.
- Asfaltado de las calles en Nouakchott que comprenden calles por una longitud total de 20 Km. en cada uno de siete distritos de Nouakchott. El proyecto ha sido financiado por la Agencia Francesa de Desarrollo.
- La construcción de la carretera Atar-Choum de una longitud de 100km.
- La construcción de la carretera de Kaédi - MBout -Sélibaby –Gouraye de una longitud de 275 km.
- Refuerzo de la carretera de Nouakchott – Rosso de una longitud de 203 km. Los gobiernos senegalés y marroquí han solicitado conjuntamente al gobierno japonés la financiación de la construcción del puente de Rosso sobre el río Senegal. De esta manera quedaría concluida la unión de la llamada carretera transafricana (Marruecos-Nigeria) que atravesaría por completo Mauritania desde Marruecos hasta Senegal.
- Refuerzo de la carretera de Boutilimit – Aleg de una longitud de 108 Km. y con un presupuesto estimado de 3,5 millones de €, los cuales serán financiados por la UE a través del FED (9%)

- Rehabilitación del tramo entre Magta-Lahja-Djouk comprendido en la "route de l'espoir" que cuenta con una longitud de 134 km. Este trabajo ha sido financiado por la UE por un importe de 16,7 millones de €.
- Refuerzo de las carreteras de Kiffa-Aioun-Tidjikja y de Tinguit-Méderdra-Rkiz.
- La financiación de estos trabajos se está estudiando con el BID.
- Otros proyectos que se están estudiando son las carreteras que unirían Diouk con Kiffa (100 Km.) y Diama con Rosso (70 Km.)

El mantenimiento de las carreteras, sobre todo los trabajos ligados a la limpieza de la arena en las carreteras, es realizado por la Empresa Nacional de Mantenimiento de Carreteras (ENER). Esta institución fue creada en 1994 bajo el auspicio financiero de la UE. También ha sido creado recientemente una agencia para la gestión de las carreteras que depende de la Dirección de Obras Públicas.

► **Infraestructura ferroviaria**

La red ferroviaria cubre únicamente la línea que une las minas de Zouerate con el puerto mineralero de Nouadhibou. La longitud de la línea es de 853 Km. de los cuales 717 Km. son de vías principales y 136 Km. lo son de vías secundarias. La vía férrea tiene una capacidad de transporte de 15 millones de toneladas por año y transporta cada año alrededor de 11 millones de toneladas de mineral de hierro. El tren que transporta este mineral puede llegar a 2 Km. de largo.

En la actualidad, una empresa alemana está elaborando un estudio de viabilidad sobre la construcción de otra línea férrea en el sur del país para la salida de los fosfatos.

► **Infraestructura fluvial:**

Comprende cuatro barcazas de las cuales dos están en Rosso y son motorizadas, y las otras dos están en Kaédi y en Gouraye.

COMUNICACIONES Y TIC'S

Las telecomunicaciones han experimentado un enorme crecimiento en los últimos años motivado por la liberalización del sector y la afluencia del capital externo. En la actualidad hay dos operadores de telefonía móvil y uno fija. La cobertura móvil se reduce a las principales ciudades aunque la situación evoluciona rápidamente.

Introducción

Mauritania inició un proceso de liberalización de las telecomunicaciones en el año 1998 con la división de la empresa nacional de correos y telecomunicaciones en dos empresas distintas, Mauritel y Mauripost, y la creación de la autoridad de regulación. En el año 2001 se privatiza Mauritel repartiéndose su accionariado entre el Estado (46%), Maroc Telecom (42,3%), privados (8,7%) y empleados (3%). Esta empresa sólo opera para la telefonía fija.

Para la telefonía móvil se constituyó en junio del año 2000, Mauritel Mobile que es una filial 100% de Mauritel.

El tercer y último operador es Mattel cuyo capital está repartido entre la empresa Tunisie Telecom (51%) cuyo capital es de origen tunecino y el resto empresarios privados mauritanos (49%).

Infraestructura:

Mauritania dispone actualmente de 40.000 líneas telefónicas y una densidad de 1,4 teléfonos fijos por cada 100 habitantes. La red fija cubre las capitales de las trece regiones (wilayas) en las que se divide el país además de las localidades de Boghé, Timbedra, Maghta Lahjar, Boutilimit, Chinguitti, Mbout, Tintane, Guerrou, Bababé.

El 85% de las líneas está concentrado en Nouakchott (75%) y Nouadhibou. Se ofertan todo tipo de servicios además de los básicos como son un servicio de radio marítima en Nouakchott y Nouadhibou, de radiotelefonía terrestre en Nouakchott, radiotelefonía privada en las zonas no cubiertas por la red, Internet, mensajería vocal, etc.

En cuanto a la telefonía móvil se estiman unos 250.000 abonados a Mauritel Móviles y 100.000 a Mattel. La densidad de teléfonos móviles es de alrededor de 12,75 teléfonos por cada 100 habitantes. Hay que resaltar que la demanda de móviles ha aumentado exponencialmente en este país ya que el número de abonados se ha casi triplicado en sólo dos años lo que ha creado un problema de infradimensionamiento de la red y las consecuencias negativas sobre los consumidores.

En relación a la cobertura de los dos operadores móviles decir que cubre las principales zonas pobladas así como las carreteras principales Nouakchott/Rosso y Nouakchott/Boutilimit. Concretamente, cubren lass 13 capitales regionales y las poblaciones de Boghé, Boutilimit, Timbedra, Tintane, Guerrou, Maghta Lahjar, Ouad, Naga; Además Mauritel Mobiles cubre también las poblaciones de Diaguily et Gouraye. El operador Mauritel cuenta con una red organizada a partir de Nouakchott que se distribuye por once centros de comunicación numéricos instalados en cada una de las capitales regionales. Utiliza la técnica espacial para las comunicaciones internacionales y nacionales gracias a una red doméstica por satélite DOMSAT (telecomunicaciones y televisión) y la utilización de la red Arabsat para las comunicaciones con los países árabes e INTELSAT para países europeos, africanos y americanos.

La compañía Mauritel aprovechando las obras de la presa de Manantali, ha establecido en el año 2003 una asociación con las empresas Sonatel de Senegal y Sotelma de Malí para la explotación de una línea de Internet de banda ancha a partir de cable de fibra óptica que conectaría los tres países. Las localidades de Rosso y Kaédi ya han sido conectadas a esta red y las de Boghé y Sélibaby se espera que lo hagan a finales de este año 2004.

En el caso del operador Mattel, su red cubre las dos principales ciudades de Nouakchott y Nouadhibou, las capitales regionales y la carretera Nouakchott-Rosso.

Otro medio de comunicación muy frecuente en este país es el telecentro, local privado habilitado con varias cabinas para la realización de llamadas nacionales e internacionales. Según datos de Mauritel para el año 2003, existen en el país aproximadamente unos 6.630 telecentros.

Por último, el gobierno mauritano está estudiando la posibilidad de conectar las ciudades de Nouakchott y Nouadhibou por un cable de fibra óptica que a su vez se conectaría con la red europea a partir de la red existente en las Islas Canarias.

INFRAESTRUCTURAS DE ENERGÍA Y AGUA

La situación energética sigue siendo deficitaria sobre todo fuera de las zonas urbanas. La puesta en funcionamiento de la central hidroeléctrica de Manantali ha sido un aporte importante para las urbes del sur y centro aunque los pequeños proyectos de electrificación rural que incluyen las energías renovables siguen siendo necesarios.

El abastecimiento de agua se reduce a las principales urbes siendo muy deficitario fuera de ellas. Existen numerosos proyectos en el ámbito rural para la captación y distribución de agua a partir de pequeños pozos.

Electricidad:

El acceso a la electricidad en Mauritania se estima (datos 2001) en un 45% de la población, 10% en el medio rural y 30% en el urbano. La demanda crece a una media del 12,5% anual en función de la industrialización del país, el consumo total en el año 2003 se estableció en un 0.143 TWh y el consumo por habitante (año 2001) fue de 92 Kwh./año.

Está previsto que en el año 2010 la tasa de electrificación de las dos grandes ciudades (Nouakchott et Nouadhibou) alcancen el 80 % de la población y que todas las zonas rurales tengan acceso a la electricidad .

La producción de energía eléctrica es esencialmente de origen térmico tal y como lo muestra el cuadro siguiente con los valores totales para el año 2003:

Producción	Anual (2003)		Potencia instalada (2003)
Total	0,15 TWh	100 %	105 MW
Combustibles fósiles (total)	0,13 TWh	84,42 %	44 MW
Carbón	-	-	-
Gas	-	-	-
Petróleo	-	-	-
Geotérmica	0 TWh	0 %	0 MW
Hidroeléctrica	0,024 TWh	15, 58 %	61 MW
Nuclear	0 TWh	0 %	0 MW
Solar	0 TWh	0 %	0 MW
Otras	0 TWh	0 %	0 MW

En cuanto al histórico de la producción, consumo y potencia eléctrica hasta el año 2000 fue el siguiente:

1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Consumo total (TWh)									
0,126	0,129	0,129	0,133	0,135	0,136	0,14	0,14	0,14	0,143
Producción total (TWh)									
0,136	0,139	0,139	0,143	0,145	0,146	0,15	0,15	0,151	0,154
Potencia instalada (MW)									
105	105	105	105	105	105	105	105	105	105

Los combustibles que se utilizan son el carbón y petróleo. El gas natural no se emplea.

Carbón (datos 2003):

Consumo	0,006 MT (millones de toneladas)
Producción	0 MT
Importación	0,006 MT
Reservas	0 MT

Petróleo (2003)

Consumo	23.760 barriles/día
Producción	0 barriles/día
Exportación	0 barriles/día
Importación	22.420 barriles/día
Reservas	0 barriles

En el apartado eólico, lo más importante en este campo es el proyecto « Alizés » que consiste en la instalación de aerogeneradores para la electrificación rural de la zona de Trarza. Este proyecto fue financiado por la cooperación francesa por un importe cercano a los 3 Millones de Euros.

En cuanto a la producción hidroeléctrica, el proyecto regional de la central hidroeléctrica de la presa de Manantali comenzó en el año 1990 por la organización “Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)”. Esta organización tiene por misión coordinar las acciones entre los países ribereños del río Senegal (Mali, Senegal y Mauritania) que conciernen a la navegación, irrigación y producción eléctrica. La propiedad de dicho proyecto es de los tres Estados beneficiarios citados, existiendo una sociedad encargada de la explotación, inversión y mantenimiento de las instalaciones (Société de Gestion de l'Énergie de Manantali , Sogem) ; El capital social de dicha sociedad está repartido a partes iguales entre los tres países y su sede social está fijada en Bamako, Mali.

La central hidroeléctrica de Manantali entró en servicio en enero del 2002, siendo la repartición de la producción entre los distintos socios de la siguiente manera : 52% para

Mali, 33% para Sénégal et 15% para Mauritanie. La central tiene una capacidad instalada de 200 MW (5 X 40 MW) y puede suministrar 807 GWh por año a los tres países gracias a una red de alta tensión de 225 Kw. y de 1 300 Km.

La electricidad producida por la central de Manantali llega a Nouakchott por una línea de alta tensión de 225 Kw. que penetra en el territorio mauritano entre Dagona y Rosso. El aporte de electricidad de Manantali permite cubrir el 55% de las necesidades de Nouakchott y el 100% de las ciudades de Ka di, Rosso y Bogh .

La sociedad encargada de la producción, transporte, distribución y venta de electricidad en el ámbito urbano de Mauritania es la SOMELEC. En el año 2001 la Sociedad Nacional de de Agua y Electricidad (SONELEC), un monopolio público, se divide en dos: el sector de la electricidad queda en manos de la Sociedad Mauritana de Electricidad (SOMELEC) y el del agua lo retoma la Sociedad Nacional de Agua (SNDE).

La SOMELEC produce la electricidad desde las centrales térmicas de Nouakchott (6 grupos x 7 MW) y de Nouadhibou (4 grupos x 5,52 MW), pero también desde otros 16 centros de producción (Boutilimit, Aleg, Kiffa, Ayo n El'Atrous, Timbedgha, Nema....).

La red de distribución de la SOMELEC cuenta con 1.200 Km. de líneas que no están interconectadas entre los puntos de producción.

La SOMELEC cuenta con aprox. 57.000 clientes de los cuales 44.000 se encuentran en los cinco centros de consumo como son 32.000 abonados para Nouakchott y 6.000 para Nouadhibou y 13.000 para el resto de 13 ciudades.

La Société Nationale Industrielle et Mini re (SNIM) produce su propia electricidad desde la central de Zouérate (40 MW) y su central de Nouadhibou (8 MW).

En el apartado institucional se creó la "Agence de développement de l'électrification rurale (ADER)" cuya misión es la planificación, promoción y gestión de la electrificación rural del país especialmente en cuanto a las energías renovables como la solar y eólica así como la térmica.

También se constituyó la "Agence pour la promotion de l'acc s universel aux services r gul s (APAUSR)" cuya misión es determinar las necesidades de servicios básicos dentro de los cuales está la electricidad, y decidir las inversiones necesarias en este tipo de infraestructuras.

Por último, está la "Autorit  de r gularisation" que aunque se creó principalmente para el sector de las telecomunicaciones en el momento de la liberalización de estos servicios, también ha visto extendidas sus competencias al ámbito eléctrico.

En cuanto a los planes de inversión pública lo más importante a destacar es el Programa de Electrificación Rural cuyo primer bloque que incluye 150 pueblos está en ejecución, pero cuyo objetivo final son llegar a electrificar 3.500 pueblos.

● Agua:

El problema del aprovisionamiento del agua es crucial en Mauritania siendo las infraestructuras claramente deficitarias para las necesidades del país. La sequía ha llevado consigo una urbanización acelerada lo que a su vez ha provocado unas necesidades cada vez mayores de infraestructuras en agua. Se estima que cuatro mauritanos sobre cinco no disponen de un grifo en casa. Están obligados a sacar el agua de los pozos, por lo que la calidad deja mucho que desear, comprarla a revendedores o de procurarla en fuentes públicas.

No obstante las reservas subterráneas se estiman en cerca de 50 mil millones de m³ concretamente en el sur, suroeste y el sur este del país. En cuanto a las fuentes de agua de superficie están constituidas principalmente por el aporte del río Senegal y sus afluentes así como por algunas presas.

La captación y distribución del agua urbana está en manos de la sociedad pública SNDE que cubre el aprovisionamiento de agua potable de 16 ciudades del país (1,6 millones de habitantes). La red de distribución se limita a 200 Km. para la red en alta y de 800 Km. para la red en baja (35.000 contadores). No obstante según los responsables de la empresa, se estima que 267 Km. de canalizaciones están en ejecución.

Gracias al proyecto Aftout Es-Saheli, el más grande en valor que se ha llevado a cabo en Mauritania (270 millones de dólares), la ciudad de Nouakchott, con cerca de un millón de habitantes, podrá ver aumentar su capacidad de producción de agua de 50.000 m³/día hasta 60.000 m³/día de aquí al año 2005. El agua provendrá de una bolsa subterránea llamada l'Idini, a 60 Km. de la capital. Como este volumen es muy limitado, el proyecto cuenta también con la obra de canalización (estación de bombeo, canalizaciones, depósitos, etc.) del agua del río Senegal. El agua será captada en la localidad de Keur Massène y llevada hasta Nouakchott a lo largo de 170 Km. de canalizaciones de 1.400 mm de diámetro. Este mismo proyecto fue realizado en Senegal pero con un canal a cielo abierto llamado canal Cayor de 300 Km. de largo, para abastecer a Dakar. Este proyecto está financiado por fondos árabes (172 millones de dólares), el Banco Africano de Desarrollo (13 millones) y el Estado Mauritano (35 millones). Está previsto que la producción llegue a los 170.000 m³ por día con una extensión prevista hasta los 226.000 m³/día en el año 2.030.

En el ámbito de la hidráulica rural en tres decenios el Estado ha gastado 33 mil millones de ouguiyas en hacer llegar el agua a una población rural y semi urbana de aproximadamente 1,5 millones de personas. Cerca de 2.500 puntos de agua et 200 redes de distribución de agua se han creado.

En cuanto a la política del gobierno, éste se propuso una política sectorial específica para hacer llegar el agua a todos los ciudadanos. Para las áreas urbanas, el gobierno se propuso llegar al año 2010 con una tasa de servicio del 80% de las necesidades de la

población. En las áreas rurales la meta fue disponer de agua a cada localidad de más de 500 habitantes así como de una forma de gestión comunitaria de los equipos.

Esta política ha llevado consigo un desarrollo de un nuevo marco legal e institucional que se concretan en:

- La orden n°2001/06 du 27 juillet 2001
- En el apartado institucional quedan establecidas las siguientes instituciones con competencias en agua:
 - La DHA (Dirección de Hidráulica y Saneamiento) encargada de elaborar la política en materia de aguas y saneamiento, reglamentación, inversiones, etc.
 - Le CNRE (Centro Nacional de Recursos Hídricos) encargado de explorar, evaluar y controlar los recursos hídricos nacionales
 - L'ANEPA (Agencia Nacional de Agua Potable y Saneamiento) encargada del mantenimiento de las instalaciones y equipos
 - La SNDE (la Sociedad Nacional de Aguas) sociedad pública encargada de la producción, distribución y venta de agua potable en zonas urbanas.
 - La APAUSR (Agencia para la Promoción del Acceso Universal a los Servicios Regulados)
 - La ARM (Autoridad de Regulación Multisectorial)

El plan de inversiones 2001-2010 prevé un presupuesto de 38 mil millones de ouguiyas en diferentes apartados: infraestructuras hidráulicas, apoyo institucional y estudios. El plan se lleva a cabo en dos fases, dos planes quinquenales consecutivos.

El programa de inversión 2001-2006 prevé en el apartado de infraestructuras hidráulicas una inversión de 16 mil millones de ouguiyas que consisten en 386 pozos y perforaciones, 170 redes de distribución de agua con el sistema de energía solar, 71 redes de agua con bombas térmicas, y extensión y rehabilitación de 176 canalizaciones de agua existentes.

En el marco del plan decenal está prevista la construcción de 109 estaciones térmicas de bombeo y red, de 377 redes de agua con sistema de energía solar y de 600 pozos y perforaciones.

El plan decenal cubre todas las wilayas del país y tiene por objetivo las aglomeraciones de 150 a 5.000 habitantes

Además, el ministerio del agua y energía con financiación del BCI por un monto de 140 millones de Ouguiyas, está ejecutando un programa de creación, rehabilitación de fuentes y manantiales en las wilayas de Hodh Echarghi, Hodh El Gharbi, Assaba, Brakna, Gorgol, Trarza, Guidimagha, Tiris-Zemmour, Inchiri, Adrar, Dakhlet Nouadhibou et Tagant.

ÁREAS Y POLÍGONOS INDUSTRIALES

En la ciudad de Nouakchott existen tres zonas industriales que son la de KSAR, EL MINA y la zona industrial del WHARF en el puerto.

En principio, en Mauritania la construcción de naves o inmuebles para uso industrial debe hacerse en zonas especiales destinadas para ello. La autorización para la construcción debe tener el acuerdo de las autoridades nacionales competentes en urbanismo y electricidad así como del ayuntamiento.

En relación a la concesión de terrenos propiedad del Estado y situados en zonas industriales, es el ministro de finanzas el responsable de conceder las autorizaciones. En el caso de que la solicitud sea por una extensión superior a los dos mil metros cuadrados, será necesario contar con la autorización del consejo de ministros.

En la ciudad de Nouakchott existen tres zonas industriales que son:

- La zona industrial de KSAR en el barrio del KSAR
- La zona industrial de EL MINA en el barrio de EL MINA
- La zona industrial de WARF que está cerca del puerto de Nouakchott

En la ciudad de Nouadhibou existen tres zonas industriales que son:

- La zona industrial de KHAYRAN
- La zona industrial de CANSADO
- La zona industrial del puerto de Nouadhibou

INFRAESTRUCTURA BANCARIA

El sistema bancario aunque privatizado sigue teniendo asignaturas pendientes como la ampliación de los instrumentos de captación de ahorro y cesión de financiación, la modernización de los servicios y medios de pago electrónicos, etc. hay que destacar la aparición de instituciones financieras especializadas en sectores económicos sensibles (agricultura, pesca,..) y clientes que no entran dentro de los criterios Standard de los bancos comerciales.

El sistema financiero mauritano sufrió una profunda y necesaria reforma a partir del año 1985 que se basaba en: la privatización de bancos, la liberalización de la política monetaria y de cambios y la mejora de la seguridad del sistema financiero.

En el año 1985 además del Banco Central, el sistema financiero del país contaba con siete instituciones bancarias: cinco bancos comerciales (uno de ellos islámico), un banco polivalente (comercial y de desarrollo) y uno de desarrollo. En cinco de ellos el Estado tenía la mayoría del capital social. A partir de este año, la reestructuración del sistema bancario tiene como objetivo el saneamiento de los bancos en dificultad, el reagrupamiento de varios bancos para mejorar la efectividad y la privatización de los bancos comerciales. Este proceso nos ha llevado a día de hoy a una privatización total de los bancos comerciales y a una presencia minoritaria del Estado en algunas instituciones cuya actividad se considera de interés público. Los organismos financieros dividen sus actividades bancarias, oficinas de cambio, organismos de crédito y de seguro. Es de destacar que no hay bancos extranjeros implantados en el país. Hoy el número de bancos comerciales es de ocho.

En cuanto a la reforma de la política monetaria permitió la creación de un mercado interbancario (1990), el establecimiento de reservas obligatorias, la eliminación de autorizaciones estatales para operar, el lanzamiento de bonos del tesoro como instrumento de política monetaria, la creación de una oficina de redescuento de los bonos del tesoro, etc. Todas estas medidas tienden al control de la masa monetaria que implica un control indirecto sobre el tipo de interés y no directo tal y como se hacía antes. De esta manera se elimina el establecimiento por parte de los bancos de una lista de tipos de interés fijos según la duración y tipo del crédito a conceder y se pasa a un sistema libre cuya única limitación es un tipo techo para los créditos y un tipo mínimo para los depósitos.

La liberalización de cambios supuso la eliminación de la política de control de cambios que implicaba una regulación administrativa de todas las operaciones y la existencia de varios tipos de cambio: uno del banco central, otro de los bancos comerciales y otro en

el mercado negro. Hoy en día las operaciones corrientes son libres, tanto la importación como la exportación. Las transferencias de capital tampoco tienen límites por lo que se pueden repatriar los dividendos, salarios, etc. generados por la inversión extranjera.

De manera general, los bancos en Mauritania tienen preferencia por operaciones a corto plazo y en los sectores comercial y de servicios. Las operaciones de inversión son menos representativas. También destacan las dificultades de las micro, pequeñas y medianas empresas para tener acceso al crédito.

Por este motivo, el Estado ha favorecido la creación de instituciones de crédito especializadas en sectores sensibles (agricultura, pesca artesanal) y clientes no Standard (pequeño, sin garantías, etc.). De esta manera tanto en el sector agrícola (UNCACEM) como en el sector de la pesca artesanal (UNCOPAM) se crearon instituciones de tipo mutua, compuesta por cooperativas y federaciones.

También se crearon una red de cajas de ahorro y de crédito repartidas por diversas zonas del país, que se agrupan principalmente en dos redes: la PROCAPEC y el CREDIT OASIS. También se creó la asociación de profesionales y operadores del microcrédito de Mauritania (APROMI).

De manera general podemos concluir que el sistema financiero mauritano carece de una gran implantación nacional así como de una variedad de instrumentos para movilizar el ahorro y la oferta de financiación. No existe Bolsa de valores ni fondos de pensión de trabajadores. Por otro lado, también es necesaria una mayor modernización de los servicios bancarios así como de los medios de pago ofrecidos (cheques, tarjetas de crédito, transferencias, etc.), sobre todo en la conexión bancos nacionales con bancos internacionales, muy importante para sectores como el turismo, comercio, etc.

Por último, la red bancaria tradicional está compuesta de los siguientes bancos:

Banco Al Amane por el Desarrollo y Hábitat (BADH)

B.P. 5559, Tévragh Zeïna, Nouakchott
Tel.: 222 525 34 90 / 222 525 59 53
Fax. : 222 525 34 95
E-mail: badh@opt.mr

Banco por el Comercio y la Industria (BCI)

B.P. 5050, Tévragh Zeïna, Avenue Nasser, Nouakchott
Tel. : 222 529 28 76 / 222 529 28 77
Fax : 222 529 28 77

Banco Mauritano por el Comercio Internacional (BMCI), que cuenta con varias sucursales:

- B.P. 324, Boulevard Médian, Nouadhibou
Tel. 222 574 51 06
Fax : 222 574 56 28
- B.P. 622, Tevragh Zeïna, Avenue Nasser, immeuble BMCI, Nouakchott
Tel. : 222 525 28 26 / 222 525 24 69 / 222 525 43 50 / 222 525 43 51
Fax. : 222 525 20 45
- Avenue de l'Indépendance, Néma
Tel. : 222 63 04 35
- Entrée de la ville, Rosso
Tel. : 222 56 92 26
- Route de l'Aéroport, Kaédi
Tel. : 222 53 52 71
- Place de la Région, Aïoun
Tel. : 222 63 13 07
- Face à l'hôtel de ville, Kiffa
Tel. : 222 63 22 39
- Aleg,
Tel.: 222 53 73 88

Banco Nacional de Mauritania (BNM), que cuenta con varias sucursales:

B.P. 614, 291, Tévrageh Zeïna, Avenue Fayçal, Nouakchott
Tel.: 222 525 12 62 / 222 525 26 02 / 222 525 12 62
Fax: 222 525 33 97
E-mail: bnm10@opt.mr

B.P. 322, Boulevard Médian, Nouadhibou
Tel. : 222 574 50 45 / 222 574 51 79
Fax : 222 574 53 59

Représentations à Kiffa, Boghé, Zouérate, Rosso, Atar, Sélibaby

Banco « Générale de banque » de Mauritanie (GBM)

B.P. 5558, Tevragh Zeïna, Nouakchott
Tel. : 222 525 36 36
Fax : 222 525 46 47
E-mail : gbm@infotel.mr

B.P. 444, Boulevard Médian, Nouadhibou
Tel. : 222 574 63 63
Fax : 222 574 53 35

Chinguity Banque banco Árabe Libanés Mauritano

Av. Gamal Abdel Nasser B.P. 626, Nouakchott
Tel: 5251-953
Fax: 5253-382

Banque Al Wava Mauritanienne Islamique (BAMIS)

Sede social : Nouakchott

BP : 650

758, Rue 22-018, Avenue du Roi Fayçal, Nouakchott

Tél: +222 525 14 24 / +222 525 22 66

Fax: +222 525 16 21

Telex: 5535 MTN / 5706 MTN

Site Web: www.bamis.mr

Email: bamis@bamis.mr

Agencia de Nouadhibou :

BP : 205

Boulevard Médian, Nouadhibou

Tél: +222 574 56 63 / +222 574 56 64

Fax: +222 574 56 65

Telex: 4450 MTN

Además está el Banco Central mauritano:

Banco Central de Mauritania (BCM)

B.P. 632, Tevragh Zeïna, Nouakchott

Tel.: 222 525 22 06

Fax: 222 525 27 59

B.P. 228, Immeuble BCM, face à la Wilaya, Nouadhibou

Tel. : 222 574 50 16 / 222 574 59 44 / 222 574 59 43

Fax : 222 574 55 73

También existe una asociación profesional de bancos de Mauritania llamada APBM (Association professionnelle des banques de Mauritanie)

B.P. 749, Tevragh Zeïna, Avenue Nasser, immeuble BMCI, 2e étage, porte 204, Nouakchott

Tel. : 222 525 24 18

Fax : 222 529 32 62

E-mail : apbm@mauritel.mr