

## Ekonomía

**Mafex, el clúster ferroviario, ha cumplido 15 años y su director Pedro Fortea analiza la etapa actual de auge del ferrocarril y el posible impacto de la liberalización en 2020**

**BILBAO** — El director del clúster ferroviario Mafex, Pedro Fortea, recuerda el papel de la asociación ferroviaria y analiza el auge del ferrocarril en el mundo al ser un medio de transporte más ecológico y sostenible que otros.

**¿Qué es Mafex y cómo ha evolucionado en estos años?**

—La asociación se creó para favorecer las exportaciones en un escenario de grandes inversiones ferroviarias en España y ha pasado en 15 años de 16 empresas fundadoras a los 86 miembros actuales, lo que constata el acierto de aquella iniciativa. Las compañías asociadas facturaban 181 millones en 2004 y el pasado año 16.000 millones de euros aunque la parte estrictamente ferroviaria fue de 5.000 millones. Ello supone un crecimiento del 2%. Además, representan el 75% de las exportaciones ferroviarias españolas y están presentes en más de 86 países. Las empresas emplean a unas 24.000 personas, un 5% más.

**¿En qué centra su labor?**

—La asociación desarrolla actividades en torno a cuatro grandes ejes: Internacionalización, Competitividad e Innovación, Relaciones Institucionales y Posicionamiento Estratégico, y Marketing y Comunicación. **Defienden el papel del ferrocarril como medio de transporte. ¿Qué ventajas aporta el tren?**

—Mafex trabaja en el impulso de este medio de transporte por sus claras ventajas en materia de sostenibilidad, capacidad y seguridad, entre otros aspectos. Por este motivo se insiste en qué sólo promocionándolo como elemento vertebrador de las políticas nacionales de transporte y movilidad sostenible, se podrán alcanzar los objetivos medioambientales marcados por la UE.

**¿Por qué es más sostenible el transporte ferroviario?**

—El ferrocarril representa sólo el 0,7% de las emisiones totales de CO<sub>2</sub> mientras que alcanza el 9% de la demanda mundial de movilidad. En un desplazamiento en avión de Madrid a Barcelona se emite de media 141 kilogramos de CO<sub>2</sub> por pasajero frente a los 18,4 del tren de alta velocidad. Además, en cuanto a capacidad de transporte, un tren de ocho vagones equivale al aforo de 15 autobuses y de 250 a 1.000 coches. Sirve como ejemplo cómo la Unión Europea en su libro blanco de transporte de 2011 ya establecía ambiciosos objetivos a la hora de trasladar un 30% del transporte de larga distancia de mercancías por carretera a otros modos de transporte más eficientes energéticamente como el ferrocarril para el periodo 2030 - 2050. El objetivo es claro en favor del transporte ferroviario.

**¿La creación de grandes urbes en**



### Pedro Fortea

DIRECTOR DE MAFEX, EL CLÚSTER FERROVIARIO

**“Hay que conseguir un trasvase de personas y mercancías al tren ya que es más sostenible”**

Una entrevista de Xabier Aja Fotografía de Jose Maria Martinez

**el mundo y la necesidad de transporte público es una oportunidad de crecer para el tren y el tranvía?**

—Sí, sin duda. En el año 2050 se estima que el 70% de la población mundial habite en grandes urbes. Esta

cifra en 2010 era del 51%. Las ciudades necesitan cada vez más y mejores soluciones de movilidad para las personas y las mercancías. El ferrocarril va a estar presente y representa no solo una gran oportunidad

para las cercanías, el tranvía o los sistemas de metro, sino que, a esta tendencia imparable de crecimiento de población en torno a grandes urbes, se le suma la obligación de abordar políticas de transporte sos-

tenibles que favorezcan un menor impacto medioambiental y menos contaminantes. Y aquí el ferrocarril va a jugar un papel determinante.

**¿Cómo ha evolucionado la industria ferroviaria en el Estado español el último año?**

—La facturación de las empresas asociadas creció un 2% en el pasado 2018 que estuvo marcado por una mejora del entorno económico español, y el presente 2019 sigue acompañando en sentido positivo. No obstante, es cierto que la inestabilidad política no ayuda, y sería recomendable que se diera un escenario de más estabilidad a largo plazo. Desde Mafex siempre hemos apostado por recomendar la existencia de una política de Estado estable y a largo plazo en materia de transporte e infraestructuras ferroviarias, en la que las empresas puedan apoyarse para innovar y para, a su vez, tratar de mejorar competitivamente en el exterior.

**¿La industria ferroviaria vasca sigue siendo un referente?**

—Juega un papel relevante. Dentro del total de las exportaciones españolas del sector, las empresas vascas representan en torno al 35% del total, la mejor cifra dentro del conjunto de las comunidades autónomas españolas. Y este dato es similar en lo que a concentración de

medias empresas. Conforman un ecosistema sectorial tecnológicamente avanzado, innovador con presencia internacional en los 5 continentes.

#### ¿Qué perspectivas tiene el sector para estos próximos años?

—A nivel español, la liberalización del sector ferroviario supondrá un mercado más demandante de productos y servicios, más innovadores y avanzados. Este cambio hará que las empresas que participen en su desarrollo puedan beneficiarse del reposicionamiento a nivel internacional del sector. Si lo hacemos bien, la liberalización presenta una gran oportunidad para nuestra industria ferroviaria. En Europa, las perspectivas son positivas y es de las regiones que más invierten en el sector. El ferrocarril es sin duda un eje principal, y así deber serlo, en las políticas de transporte europeas. Esta apuesta europea por el ferrocarril debe además ayudar a mantener la posición europea de liderazgo mundial dentro del sector.

#### Esta semana se ha conocido que Renfe va a tener competencia en las principales líneas del AVE.

#### ¿Cómo ve la liberalización del transporte ferroviario en España?

—En primer lugar creo que la liberalización representa una gran oportunidad para la industria ferroviaria porque el proceso de liberalización no ha de enfocarse únicamente como una mera transición económica, sino que es la ocasión perfecta para crear las medidas necesarias a nivel nacional y europeo que sitúen al ferrocarril como eje principal de las políticas de transporte. El ferrocarril debe ocupar su lugar de referencia en la movilidad y como herramienta clave frente a otros modos de transporte para mitigar los efectos del cambio climático. Debemos conseguir un trasvase de personas y mercancías al ferrocarril. Y la liberalización va a generar más demanda de productos y servicios. Aparecerán nuevos actores, se generará

mayor competencia y ésta a su vez una mayor demanda de productos y servicios, junto con una mayor exigencia por parte de usuarios finales hacia los productos y servicios que se ofrecen. Este aumento de la demanda debería provocar una mayor inversión en innovación, tanto en el gestor como en los operadores, desembocando en una innovación más abierta, colaborativa y coordinada. Una mayor demanda, unida a más innovación, fomentará una mayor competitividad de las empresas que intervengan en el sector y se beneficien de este dinamismo, de tal forma que nos debe permitir volver a situar de nuevo a España como escaparate ferroviario de referencia mundial. Posición que poseíamos hace años, y que, por la crisis y la menor demanda doméstica, hemos ido perdiendo. Todo ello, a pesar del ingente esfuerzo que en materia de internacionalización han hecho nuestras empresas en la última década y los grandes logros que hemos conseguido.

#### ¿Cuáles son los principales retos del sector?

—La industria ferroviaria española tiene ante sí un futuro optimista, dentro de la situación global del sector, aunque son muchos los retos sobre los cuales se debe incidir y sobre los que se ha de trabajar: El transporte ferroviario debe ser más competitivo frente a otros modos de transporte, más atractivo para los pasajeros y para el transporte de mercancías. Esto significa trabajar en mejorar la movilidad, fiabilidad, calidad del servicio o integración con otros modos de transporte. La digitalización del sector debe facilitar el incremento de la capacidad y seguridad, así como favorecer el transporte intermodal. Desde la perspectiva de la industria, la automatización, el big data y la transformación digital de la cadena de suministro, están transformando los procesos productivos y permiten a la vez una mayor customización de los

**“Mafex ha pasado de contar con 16 empresas asociadas en 2004 a las 86 de la actualidad, lo que confirma el éxito de la iniciativa”**

**“El tren solo emite 18,4 kilos de CO<sub>2</sub> en un trayecto Madrid-Barcelona frente a los 141 kilos que lanza a la atmósfera un avión”**

**“La CAV es líder en el Estado en exportaciones ferroviarias pues las empresas vascas concentran el 35% del total español”**

**“Las empresas de Mafex facturaron 16.000 millones en 2018, de ellos 5.000 millones estrictamente de material ferroviario, un 2% más”**

productos y servicios de forma masiva, a la vez que obtener una mejor calidad y mayor productividad. Las empresas se enfrentan al reto de incrementar su inversión en I+D+i, y reorientar dicha inversión con una perspectiva colaborativa. Además, como otros muchos sectores industriales, la capacidad futura del sector depende en gran medida de la capacidad de atraer personal altamente capacitado. El envejecimiento de la población, junto con una mayor competencia entre sectores, dificultará sin duda esta tarea a futuro al sector.

#### ¿Se precisa una planificación de la administración a largo plazo para el sector ferroviario de cara a evitar los dientes de sierra en la demanda que dificulta la labor industrial de las empresas?

—Para lograr todo lo mencionado anteriormente, desde Mafex se insiste en la necesidad de que en España exista un compromiso y consenso

de Estado a la hora de definir un plan de inversiones en infraestructuras ferroviarias y material rodante, de largo plazo, basado en una estrategia de transporte global y estable, y haciendo que esta hoja de ruta no se vea modificada ni por los ciclos económicos, ni por los cambios políticos. Con ello se permitiría a las empresas que intervienen en el sector poder dimensionarse y establecer estrategias que acompañen el desarrollo ferroviario nacional.

#### ¿Qué cuota de mercado mundial tienen las empresas españolas y europeas, y cuanto las chinas?

—La industria ferroviaria europea factura en la actualidad 50.000 millones de euros, cuenta con aproximadamente 4.500 empresas y emplea a cerca de 400.00 personas. Representa el 5% del PIB de la UE. Desde el año 2011 el sector europeo ha crecido de manera continuada y se sitúa como líder a nivel mundial. No obstante, la industria ferroviaria china ha cuadruplicado su facturación en la última década, y hoy en día se sitúa ya como el mayor fabricante mundial por encima de la UE. Tras ambas se sitúan Estados Unidos, Japón, India, Rusia y Corea. Respecto a China, la segunda economía del mundo después de Estados Unidos, cabe destacar que su sector industrial sigue en crecimiento. El transporte ferroviario gana peso dentro y fuera de sus fronteras. El país cuenta por ejemplo con la mayor red de alta velocidad del mundo, con el 66,3% del total.

#### ¿Cuánto se invierte en I+D?

—La inversión en Investigación y Desarrollo sigue siendo clave en el futuro de la industria ferroviaria. Junto con la internacionalización, la innovación desempeña un papel esencial como elemento diferenciador y como eje de mejora competitiva. En el ejercicio 2018 la inversión de las empresas asociadas a Mafex ha sido aproximadamente el 4% de la facturación ferroviaria de las empresas. ●

empresas del sector se refiere y a su volumen de negocio. En la CAV conviven empresas de gran tamaño de origen vasco referentes internacionales, multinacionales implantadas localmente y un amplio tejido empresarial auxiliar de pequeñas y

Bilboko bere egoitzan, langile honen beharman da:

### Antolakuntzako burua

Zuzendaritza Nagusiaren menpe, arlo hauek izango ditu bere eskumenaren: barne antolakuntza eta garapena; prozedura eta programen optimizazioa, segimendua eta dinamizazioa, antolaketak eta informazio sistema sendo baten funtzionamendua ziurtatuko duten oinarrizko ezarretako helburuarekin, bai eta zerbitzu kalitate bikaina ere.

#### Zer eskatzen den:

- Goi mailako unibertsitate titulua.
- Aintzat hartuko da ekonomia eta finantza arloan graduondoko formakuntza izatea.
- Euskararen 3. hizkuntza eskakizuneko titulua ofiziala edo baliokidea, 297/2010 Dekretuan eta 47/2012 Dekretuan zehaztutakoari jamaiz. Aintzat hartuko da beste hizkuntza batzuk jakitea, batez ere, ingelese.
- Gutxienez bost urteko lanbide esperientzia frogatua izan behar du, Administrazio publikoan nahiz erakunde publikoetan, edo Administrazio publikoarentzat egindako gisa bereko lanetan. Kasu bietan, beharrezkoa izango da lan horietan nahitaez pertsonak kudeatu eta koordinatzen eta ekonomia nahiz finantza kudeatzen aritu izana. Aintzat hartuko da loka Administrazioan edo harentzat jardunez aritzeko lanpostuetan hartutako esperientzia.
- Pertsona arteko harremanetarako dohain bikainak. Giza baliak koordinatzeko eta dinamizatzeko gaitasuna.
- Bere ibilgailua erabili ahal izatea.

Eskaintzen dugu: berehala lanean hastea, lan kontratu mugagabea, eta lanpostuaren mailarekin eta ezaugarrieekin bat datozen diru irabazkiak.

Hautagaiak aurkezteko epea 2019ko azaroaren 13an amaituko da.

Bidali curriculum, 5.669 erreferentzia adierazita, webgunearen bidez:

[www.campo-ochandiano.com](http://www.campo-ochandiano.com)

Datu Pertsonarik Babesteko Legeari (15/1999 Legea, 1999ko abenduaren 13koa) jarraituz tratatuko dugi jasozen dugun informazioa.



precisa incorporar en su sede en Bilbao

### Jefe/a de Organización

En dependencia de la Dirección General sus áreas de competencia serán la organización interna y el desarrollo, optimización, seguimiento y dinamización de procedimientos y programas con el objetivo de establecer las bases que aseguren el funcionamiento de un sólido sistema de organización e información, así como una excelente calidad de servicio.

#### Se requiere:

- Titulación universitaria superior.
- Se valorará la formación de postgrado en el área económico-financiera.
- Titulación oficial de euskera PL3 o equivalente en base a lo definido en Decreto 297/2010 y en Decreto 47/2012, valorándose el conocimiento de otros idiomas preferentemente inglés.
- Deberá aportar una competencia profesional acreditada no inferior a cinco años, en el desarrollo de funciones similares, adquirida en la administración pública u organismos públicos o bien en trabajos de la misma índole desarrollados para la administración pública, y en ambos casos, que hayan conllevado necesariamente la gestión y coordinación de personas y la gestión económico-financiera, valorándose la experiencia adquirida en puestos de similar contenido en/para la Administración local.
- Excelentes dotes para las relaciones interpersonales y capacidad de coordinar y dinamizar equipos humanos.
- Disponibilidad de vehículo propio.

Se ofrece incorporación inmediata, contrato laboral indefinido y una retribución acorde con el nivel y características del puesto.

El plazo de recepción de solicitudes finalizará el 13 de noviembre de 2019.

Dejan C.V. a la Ref. 5.669 a través de la web:

[www.campo-ochandiano.com](http://www.campo-ochandiano.com)

La información recibida será tratada conforme a la Ley 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de carácter personal.