

El mercado del equipamiento ferroviario en Marruecos

El mercado del equipamiento ferroviario en Marruecos

Este estudio ha sido realizado por Javier López Nieto bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Rabat

Septiembre 2008

ÍNDICE

RESUMEN Y PRINCIPALES CONCLUSIONES	4
I. INTRODUCCIÓN	5
1. Definición y características del sector y subsectores relacionados	5
II. ANÁLISIS DE LA OFERTA	11
1. Análisis cuantitativo	11
1.1. Tamaño de la oferta	11
1.2. Análisis de los componentes de la oferta	12
2. Análisis cualitativo	28
2.1. Empresas locales	28
2.2. Obstáculos comerciales	31
III. ANÁLISIS DEL COMERCIO	35
1. Análisis cuantitativo	35
1.1. Canales de distribución	35
2. Análisis cualitativo	39
2.1. Estrategias de canal	39
2.2. Estrategias para el contacto comercial	40
2.3. Condiciones de acceso	40
IV. ANÁLISIS DE LA DEMANDA	42
1. Estructura del mercado	42
1.1. Composición de la demanda	42
1.2. Reestructuración legislativa	42
2. Evaluación del volumen de la demanda	43
2.1. Crecimiento esperado	43
2.2. Tendencias comerciales de la ONCF	56
2.3. Tendencias en la política de gestión de la ONCF	57
2.4. Tendencias tecnológicas	57
2.5. Tendencias medioambientales	57
3. Factores asociados a la decisión de compra	58
4. Percepción del producto español	58
V. ANEXOS	59
1. Informes de ferias	59
2. Listado de direcciones de interés	59
3. Bibliografía	64

RESUMEN Y PRINCIPALES CONCLUSIONES

El Reino de Marruecos está llevando a cabo un importante programa de inversiones en muy diversos sectores y no es ajeno a ello el sector ferroviario. A los planes de extensión de la red ferroviaria convencional se están sumando proyectos de mejora del transporte urbano y el desarrollo de la línea de alta velocidad.

Debido a la falta de fabricantes locales, Marruecos necesita a los grandes proveedores de equipamiento extranjeros sobre todo en aquellas áreas de mayor componente tecnológico como por ejemplo en la línea de alta velocidad. La competencia entre constructores europeos, especialmente franceses e italianos es muy alta. Las importaciones provenientes de dichos países acaparan casi el 90 % del material importado.

Al igual que en otros sectores, ante la escasa oferta nacional y la necesidad de desarrollar sus planes, el Estado marroquí está incentivando la inversión extranjera directa a través de incentivos y ventajas fiscales.

Muchos fabricantes, atraídos por una mano de obra barata tan cerca de Europa, están implantando unidades de producción en el país; sobre todo en aquellas actividades que requieren menor valor añadido y son más intensivas en mano de obra.

Mención especial merece la zona de Tánger, que se convertirá en un importante centro industrial y logístico gracias a la construcción de numerosas zonas francas y un gran puerto. Debe decirse también, que dicha zona se está volcando especialmente con la industria de automoción tras el anuncio de la implantación en la zona de Renault -Nissan.

Como conclusión, animar a las empresas españolas a presentarse a los continuos procesos de licitación que van a ir surgiendo. Además, aquellos fabricantes que busquen mano de obra barata y condiciones de inversión favorables deben prestar especial atención a las oportunidades que les ofrece el Reino de Marruecos.

I ■ INTRODUCCIÓN

1. DEFINICIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR Y SUBSECTORES RELACIONADOS

Historia

La construcción de la red ferroviaria en Marruecos se remonta a 1916 cuando fueron construidas las primeras líneas con un ancho de vía de 0'60 m. Unos años más tarde, en 1923, tres compañías concesionarias privadas inician los trabajos de construcción de las primeras vías de ancho normal y se reparten el tráfico ferroviario.

En 1963, tras la declaración de independencia, el Estado recompra las tres compañías y crea la Office National des Chemins de Fer (ONCF): establecimiento público de carácter industrial y comercial, dependiente del Ministerio de Equipamientos y Transporte, dotado de personalidad jurídica y autonomía financiera.

Próximamente, a través de la Ley 52-03, la ONCF será sustituida por la SMCF (Société Marocaine des Chemins de Fer). Dicha sociedad anónima cuyo 100 % del capital será del Estado deberá modernizar los sistemas de gestión y conseguir una mejor adaptación a los nuevos imperativos del mercado.

La ONCF emplea actualmente a 8.289 agentes¹ y explota una red de poco más de 2.000 km de línea de los cuales aproximadamente el 80% son de vía única.

El sector de este estudio de mercado es el del material ferroviario, que comprende un amplio número de partidas arancelarias, y que viene representado por dos grandes conjuntos:

¹ Datos de 2006 sacado de la web de la ONCF: www.oncf.ma

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

- El material fijo: equipamiento, sistemas de señalización, comunicación y electrificación para las infraestructuras ferroviarias.
- El material rodante (parque móvil): locomotoras, vagones y todos los componentes y accesorios para su construcción.

Partidas arancelarias

Las partidas arancelarias objeto de estudio han sido tomadas del Sistema Armonizado (SH) aunque a veces algunas partidas no coinciden exactamente con los códigos arancelarios propios utilizados por la agencia de aduanas de Marruecos.

TABLA 1: PARTIDAS ARANCELARIAS DEL MATERIAL FIJO FERROVIARIO

73	MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN, DE HIERRO O ACERO
7302	Elementos para vías férreas, de fundición, hierro o acero: carriles (rieles), contracarriles (contrarieles) y cremalleras, agujas, puntas de corazón, varillas para mando de agujas y otros elementos para cruce o cambio de vías, traviesas (durmientes), bridas, cojinetes, cuñas, placas de asiento, placas de unión, placas y tirantes de separación y demás piezas concebidas especialmente para la colocación, unión o fijación de carriles (rieles)
7302 10	- Carriles (rieles)
7302 10 10	-- Conductores de corriente, con parte de metal no férreo
7302 10 21	-- Los demás
7302 10 21	--- Nuevos
7302 10 21	---- Carriles (rieles) del tipo "vignole"
7302 10 21	----- De peso superior o igual a 46 kg por metro lineal
7302 10 23	----- De peso superior o igual a 27 kg por metro lineal pero inferior a 46 kg por metro lineal
7302 10 29	----- De peso inferior a 27 kg por metro lineal
7302 10 40	---- Carriles (rieles) de garganta
7302 10 50	---- Los demás
7302 10 90	--- Usados

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

7302 30	- Agujas, puntas de corazón, varillas para mando de agujas y otros elementos para cruce o cambio de vías
7302 40	- Bridas y placas de asiento
7302 90	- Los demás
85	MÁQUINAS, APARATOS Y MATERIAL ELÉCTRICO, Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACIÓN O REPRODUCCIÓN DE SONIDO, APARATOS DE GRABACIÓN O REPRODUCCIÓN DE IMAGEN Y SONIDO EN TELEVISIÓN, Y LAS PARTES Y ACCESORIOS DE ESTOS APARATOS
8530	Aparatos eléctricos de señalización (excepto los de transmisión de mensajes), seguridad, control o mando, para vías férreas o similares, carreteras, vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos (excepto los de la partida 8608)
8530 10	- Aparatos para vías férreas o similares
8530 90	- Partes
86	VEHÍCULOS Y MATERIAL PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES, Y SUS PARTES; APARATOS MECÁNICOS, INCLUSO ELECTROMECAÑICOS, DE SEÑALIZACIÓN PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN
8608	Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización, seguridad, control o mando para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos; sus partes
8608 00 10	- Material fijo y aparatos de vías férreas

Fuente: Portal de la Comisión Europea Export Helpdesk

TABLA 2: PARTIDAS ARANCELARIAS DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO

86	VEHÍCULOS Y MATERIAL PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES, Y SUS PARTES; APARATOS MECÁNICOS, INCLUSO ELECTROMECAÑICOS, DE SEÑALIZACIÓN PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN
8601	Locomotoras y locotractores, de fuente externa de electricidad o acumuladores eléctricos
8601 10	- De fuente externa de electricidad
8601 20	- De acumuladores eléctricos

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

8602	Las demás locomotoras y locotractores; ténderes
8602 10	- Locomotoras diésel-eléctricas
8602 90	- Los demás
8603	Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados (excepto los de la partida 8604)
8603 10	- De fuente externa de electricidad
8603 90	- Los demás
8604	Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados (por ejemplo: vagones taller, vagones grúa, vagones equipados para apisonar balasto, alinear vías, coches para ensayos y vagonetas de inspección de vías)
8605	Coches de viajeros, furgones de equipajes, coches correo y demás coches especiales, para vías férreas o similares (excepto los coches de la partida 8604)
8606	Vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles)
8606 10	- Vagones cisterna y similares
8606 30	- Vagones de descarga automática (excepto los de la subpartida 8606 10)
8606 91	- Los demás
8606 91	-- Cubiertos y cerrados
8606 91 10	--- Especialmente concebidos para transporte de productos muy radiactivos
8606 91 80	--- Los demás
8606 92	-- Abiertos, con pared fija de altura superior a 60 cm
8606 99	-- Los demás
8607	Partes de vehículos para vías férreas o similares
8607 11	- Bojes, bissels, ejes y ruedas, y sus partes
8607 11	-- Bojes y bissels, de tracción

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

8607 12		-- Los demás bojes y bissels	
8607 19		-- Los demás, incluidas las partes	
8607 19 01		--- Ejes montados o sin montar; ruedas y sus partes	
8607 19 01		---- Colados o moldeados, de fundición, hierro o acero	
8607 19 11		---- De acero estampado	
8607 19 18		---- Los demás	
8607 19 91		--- Partes de bojes, bissels y similares	
8607 19 91		---- Coladas o moldeadas, de fundición, hierro o acero	
8607 19 99		---- Las demás	
8607 21		- Frenos y sus partes	
8607 21		-- Frenos de aire comprimido y sus partes	
8607 21 10		--- Colados o moldeados, de fundición, hierro o acero	
8607 21 90		--- Los demás	
8607 29		-- Los demás	
8607 29 10		--- Colados o moldeados, de fundición, hierro o acero	
8607 29 90		--- Los demás	
8607 30		- Ganchos y demás sistemas de enganche, topes, y sus partes	
8607 30 01		-- Colados o moldeados, de fundición, hierro o acero	
8607 30 99		-- Los demás	
8607 91		- Las demás	
8607 91		-- De locomotoras o locotractores	
8607 91 10		--- Cajas de engrase y sus partes	

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

8607 91 91	---	Las demás
8607 91 91	----	Coladas o moldeadas, de fundición, hierro o acero
8607 91 99	----	Las demás
8607 99	--	Las demás
8607 99 10	---	Cajas de engrase y sus partes
8607 99 30	---	Carrocerías y sus partes
8607 99 50	---	Chasis y sus partes
8607 99 90	---	Las demás
8609		Contenedores, incluidos los contenedores cisterna y los contenedores depósito, especialmente concebidos y equipados para uno o varios medios de transporte
8609 00 10	-	Contenedores con blindaje protector de plomo contra las radiaciones, para el transporte de materias radioactivas
8609 00 90	-	Los demás

Fuente: Portal de la Comisión Europea Export Helpdesk

En este documento los datos económicos suelen expresarse tanto en la moneda local, el dirham, como en euros. Como base para el cálculo, se ha tomado un cambio de 1 € = 11,2 DH.

II. ANÁLISIS DE LA OFERTA

1. ANÁLISIS CUANTITATIVO

1.1. Tamaño de la oferta

El sector viene muy marcado por grandes licitaciones puntuales lo que impide una sucesión estable de las importaciones. Las exportaciones han sido escasas y también muy concentradas en el tiempo.

TABLA 3: IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE MATERIAL FIJO Y RODANTE

TIPO MATERIAL	FLUJO COMERCIAL	2002	2003	2004	2005	2006	Crecimiento periodo
FIJO	IMPORTACIONES	20.984	11.553	5.946	31.696	41.844	99,4%
	EXPORTACIONES	3	179	1828	23	6	100,0%
RODANTE	IMPORTACIONES	5.134	6.406	2.236	2.216	22.648	341,1%
	EXPORTACIONES	44	271	43	2.235	244	454,5%
TOTAL	IMPORTACIONES	26.118	17.959	8.182	33.912	64.492	146,9%
	EXPORTACIONES	47	450	1871	2.258	250	431,9%
	IMPORTACIONES-EXPORTACIONES	26.071	17.509	6.311	31.654	64.242	146,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

Debido a la falta de datos por parte de la Dirección de la Producción Industrial del Ministerio de Industria y de los fabricantes marroquíes no se conocen datos exactos de producción local. Sin embargo, debido al escaso número de fabricantes locales y la gran diferencia entre las importaciones y las exportaciones, los datos de consumo aparente no pueden estar muy alejados de los reflejados.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

1.2. Análisis de los componentes de la oferta

En este apartado se van a estudiar la evolución del 2002 al 2006² de las distintas partidas arancelarias presentando:

- Cuadro con las importaciones marroquíes totales de las partidas de un mismo capítulo.
- Gráfico con la evolución de las importaciones reflejadas en el cuadro anterior.
- Cuadro con las importaciones marroquíes procedentes de España³.
- Cuadro con el ranking de los principales países suministradores para cada una de las partidas que componen el capítulo.

TABLA 4: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 7302 (MILES DE €)

PARTIDA ARANCELARIA	2002	2003	2004	2005	2006
730210--CARRILES PARA VIAS FERREAS, DE FUNDICION, DE HIERRO O DE ACERO.	4.219	4.780	992	20.193	22.441
730230--AGUJAS, PUNTAS DE CORAZON, VARILLAS PARA EL MANDO DE AGUJAS Y DEMAS ELEMENTOS PARA EL CRUCE Y CAMBIO DE VIAS FERREAS, DE FUNDICION, DE HIERRO DE ACERO.	722	821	182	500	526
730240—BRIDAS Y PLACAS DE ASIENTO PARA VIAS FERREAS, DE FUNDICION, DE HIERRO O DE ACERO.	431	20	23	229	108
730290--CONTRACARRILES Y CREMALLERAS, TRAVIESAS (DURMIENTES), COJINETES, CUÑAS, BRIDAS DE UNION, PLACAS Y TIRANTES DE SEPARACION Y DEMAS PIEZAS DISEÑADAS ESPECIALMENTE PARA LA COLOCACION, LA UNION O LA FIJACION DE CARRILES PARA VIAS FERREAS	999	166	351	5.954	3.877

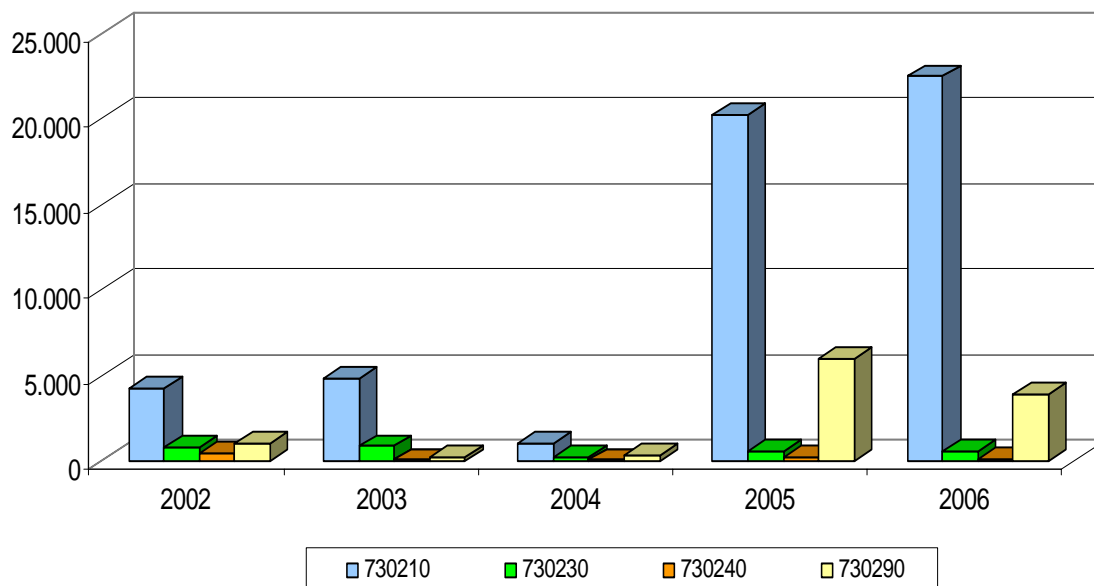
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

² No se disponen de datos de 2007

³ En el caso de que éstas sean nulas para todos los años no estudiados no se presentarán los datos

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 1: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 7302 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 5: IMPORTACIONES EN MARRUECOS PROCEDENTES DE ESPAÑA DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 7302 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
730210	86	96	615	95	218
730230	0	10	7	27	375
730240	20	13	5	27	13
730290	22	72	11	6	13

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 6: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 730210 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	ITALIA	48.159	91,5%
2	FRANCIA	3.116	5,9%
3	ESPAÑA	1.110	2,1%
4	BELGICA	137	0,3%
5	ALEMANIA	55	0,1%
6	ESTADOS UNIDOS	31	0,1%
7	PORTUGAL	15	0,0%
8	REINO UNIDO	1	0,0%
TOTAL IMPORTACIONES		52.625	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 7: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 730230 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	2.302	83,7%
2	ESPAÑA	419	15,2%
3	ITALIA	30	1,1%
TOTAL IMPORTACIONES		2.751	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 8: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 730240 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	635	78,3%
2	CHINA	89	11,0%
3	ESPAÑA	78	9,6%
4	BELGICA	9	1,1%
TOTAL IMPORTACIONES		811	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 9: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 730290 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	11.096	97,8%
2	ESPAÑA	124	1,1%
3	ITALIA	44	0,4%
4	TUNEZ	35	0,3%
5	BELGICA	23	0,2%
6	TURKMENISTAN	8	0,1%
7	REINO UNIDO	5	0,0%
8	PORTUGAL	4	0,0%
9	AUSTRIA	1	0,0%
TOTAL IMPORTACIONES		11.347	100,0%

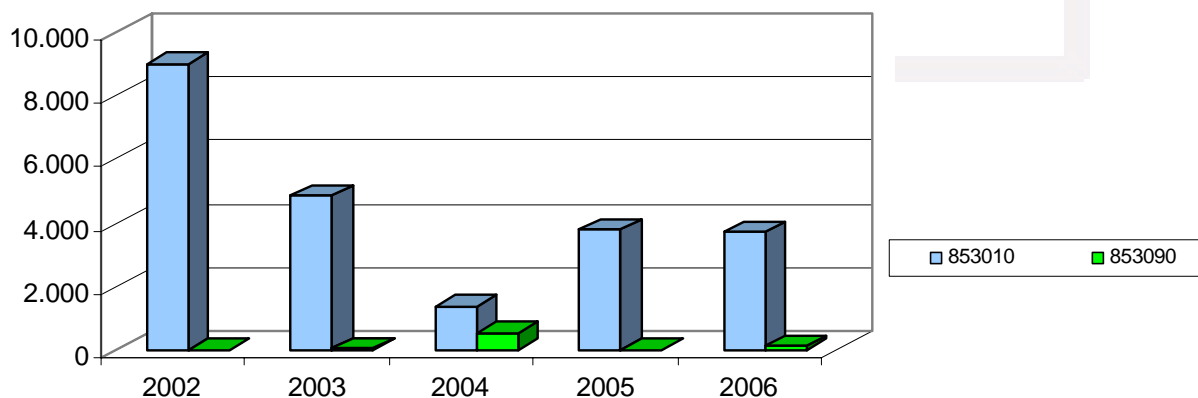
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 10: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8530 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
853010--APARATOS ELECTRICOS DE SEÑALIZACION (EXCEPTO LOS DE TRANSMISION DE MENSAJES), DE SEGURIDAD, DE CONTROL O DE MANDO, PARA VIAS FERREAS O SIMILARES.	8.998	4.854	1.373	3.793	3.713
853090--PARTES DE APARATOS ELECTRICOS DE SEÑALIZACION (EXCEPTO LOS DE TRANSMISION DE MENSAJES), DE SEGURIDAD, DE CONTROL O DE MANDO, PARA VIAS FERREAS O SIMILARES, CARRETERAS, VIAS FLUVIALES, AREAS DE SERVICIO, ESTACIONAMIENTOS, INSTALACIONES PORTUARIAS O	11	25	544	12	112

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

GRÁFICO 2: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8530 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 11: IMPORTACIONES EN MARRUECOS PROCEDENTES DE ESPAÑA DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8530 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
853010	0	5	0	0	0
853090	0	0	2	0	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 12: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 853010 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	19.111	84,1%
2	ITALIA	2.711	11,9%
3	BELGICA	896	3,9%
4	ESPAÑA	5	0,0%
5	ESTADOS UNIDOS	3	0,0%
6	ALEMANIA	3	0,0%
7	COREA DEL SUR	2	0,0%
TOTAL IMPORTACIONES		22.731	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 13: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 853090 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	BELGICA	251	35,7%
2	FRANCIA	203	28,8%
3	FINLANDIA	184	26,1%
4	JAPON	17	2,4%
5	ESTADOS UNIDOS	11	1,6%
6	AUSTRIA	11	1,6%
7	PAISES BAJOS	11	1,6%
8	ITALIA	7	1,0%
9	ALEMANIA	3	0,4%
10	ESPAÑA	2	0,3%
TOTAL IMPORTACIONES		704	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

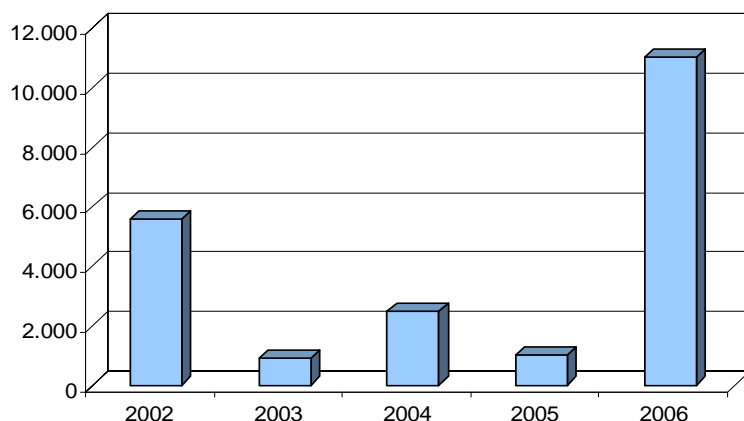
EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 14: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LA PARTIDA DEL CAPÍTULO 8608 (MILES DE €)⁴

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
86080010--MATERIAL FIJO DE VÍAS FÉRREAS O SIMILARES; APARATOS MECÁNICOS, INCLUSO ELECTROMECAÑICOS, DE SEÑALIZACIÓN, SEGURIDAD, CONTROL O MANDO PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES	5.504	871	2.437	997	10.869

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

GRÁFICO 3: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LA PARTIDA DEL CAPÍTULO 8608 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

En lo que a dicha partida se refiere no se disponen de datos completamente exactos en cuanto a la cuota correspondiente a cada país. Las bases de datos de la ONU no detallan los valores de la partida 86080010, sino que simplemente facilita los datos del capítulo 8608. Debido a que estos datos prácticamente coinciden con los facilitados por la Aduana Marroquí para la partida 86080010, el reparto por países es el mismo:

TABLA 15: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA DEL CAPÍTULO 8608 (MILES €)

RANKING	PAÍS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	97%
2	BELGICA	1%
3	ALEMANIA	1%
4	ITALIA	1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

⁴ Datos calculados a través de la web de la Aduana Marroquí <http://www.douane.gov.ma/adil/> tomando como tipo de cambio: 1€ = 11,2 dirhams

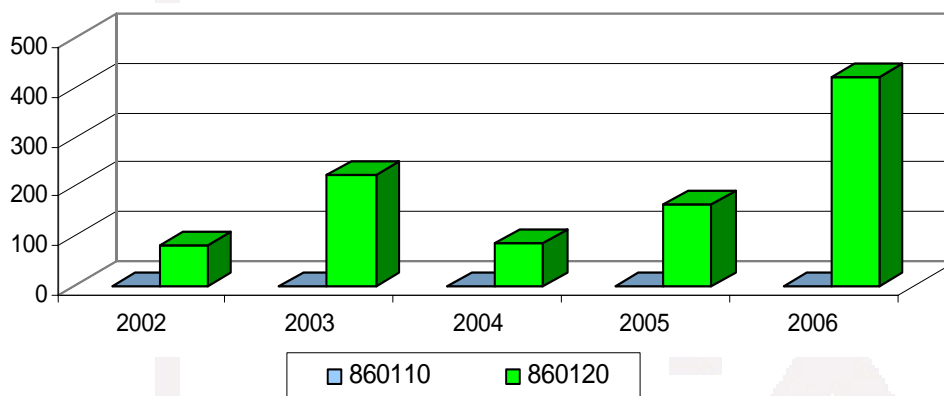
EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 16: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8601 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860110-LOCOMOTORAS Y LOCOTRACTORES DE ENERGIA ELECTRICA EXTERIOR.	0	0	0	0	0
860120-LOCOMOTORAS Y LOCOTRACTORES DE ACUMULADORES ELECTRICOS.	79	223	87	161	419

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

GRÁFICO 4: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8601 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 17: IMPORTACIONES EN MARRUECOS PROCEDENTES DE ESPAÑA DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8601 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860120	0	108	0	122	381

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 18: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860120 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	BELGICA	611	63,1%
2	FRANCIA	216	22,3%
3	FINLANDIA	87	9,0%
TOTAL IMPORTACIONES		969	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 19: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8602 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860210-LOCOMOTORAS DIESEL-ELECTRICAS.	0	0	0	0	0
860290-LAS DEMAS LOCOMOTORAS Y LOCOTRACTORES (EXCEPTO ELECTRICAS Y DIESEL-ELECTRICAS); TENDERES.	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 20: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8603 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860310-AUTOMOTORES Y TRANVIAS CON MOTOR DE ENERGIA ELECTRICA (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 86.04).	0	0	0	0	15.261
860390-AUTOMOTORES Y TRANVIAS CON MOTOR (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 86.04 Y LOS DE ENERGIA ELECTRICA).	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

Todo el montante de las importaciones en el año 2006 es debido a la adquisición por parte de la ONCF de dos de los 24 trenes automotrices de dos pisos a la sociedad italiana Ansaldo Breda.

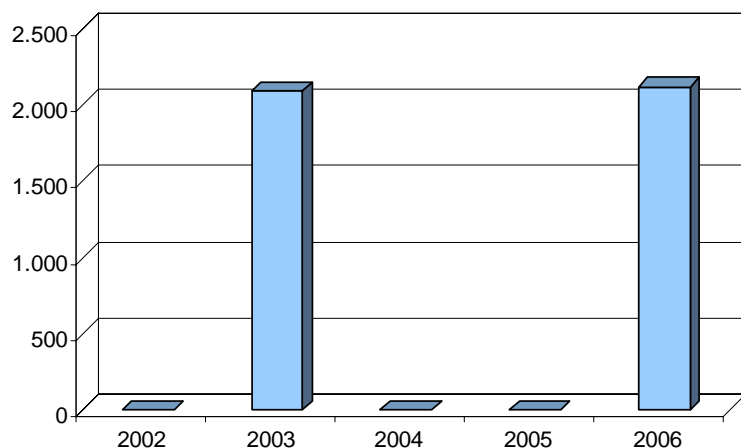
TABLA 21: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8604 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860400-VEHICULOS PARA EL MANTENIMIENTO O SERVICIO DE LAS VIAS FERREAS O SIMILARES, INCLUSO AUTOPROPULSADOS (POR EJEMPLO: VAGONES TALLER, VAGONES GRUA, VAGONES EQUIPADOS PARA APISONAR EL BALASTO, PARA ALINEAR LAS VIAS, COCHES PARA ENSAYOS Y VAGONETAS).	0	2.095	0	0	2.121

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 5: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8604 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

Todas las importaciones del año 2003 tuvieron como origen Austria mientras que en el 2006 todas ellas provinieron de Italia.

TABLA 22: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8605 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860500-COCHES DE VIAJEROS, FURGONES DE EQUIPAJES, COCHES CORREO Y DEMAS COCHES ESPECIALES, PARA VIAS FERREAS O SIMILARES (CON EXCLUSION DE LOS COCHES DE LA PARTIDA 86.04).	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 23: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8606 (MILES DE €)

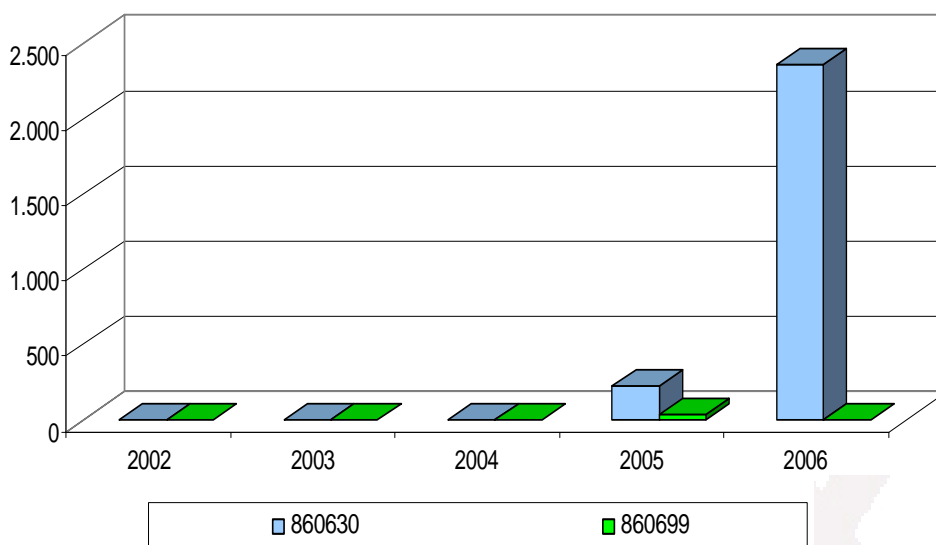
PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860610-VAGONES CISTERNA Y SIMILARES.	0	0	0	0	0
860620-(HASTA 31.12.2006) ISOTERMICOS, REFRIGERANTES O FRIGORIFICOS, EXCEPTO LOS DE LA SUBPARTIDA 8606.10.	0	0	0	0	0
860630-VAGONES DE DESCARGA AUTOMATICA, EXCEPTO LOS DE LAS SUBPARTIDAS 8606.10 U 8606.20.	0	0	0	222	2.361
860691-VAGONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS SOBRE CARRILES (EXCEPTO VAGONES CISTERNA Y SIMILARES; VAGONES ISOTERMICOS, REFRIGERANTES O FRIGORIFICOS, Y VAGONES DE DESCARGA AUTOMATICA), CUBIERTOS Y CERRADOS.	0	0	0	0	0
860692-VAGONES (EXCEPTO VAGONES DE DESCARGA AUTOMATICA), ABIERTOS, CON PAREDFIJA DE ALTURA SUPERIOR A 60 CM.	0	0	0	0	0

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

860699-VAGONES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS SOBRE CARRILES (EXCEPTO VAGONES CISTERNA Y SIMILARES; VAGONES ISOTERMICOS, REFRIGERANTES O FRIGORIFICOS; VAGONES DE DESCARGA AUTOMATICA; OTROS VAGONES CUBIERTOS Y CERRADOS; Y VAGONES ABIERTOS, CON PARED FIJA	0	0	0	37	0
---	---	---	---	----	---

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

GRÁFICO 6: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8606 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 24: IMPORTACIONES EN MARRUECOS PROCEDENTES DE ESPAÑA DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8606 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860699	0	0	0	35	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 25: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860630 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	POLONIA	1.236	47,9%
2	BULGARIA	1.125	43,6%
3	FRANCIA	222	8,6%
TOTAL IMPORTACIONES		2.583	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 26: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860699 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	ESPAÑA	35	94,6%
2	FRANCIA	2	5,4%
TOTAL IMPORTACIONES		37	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

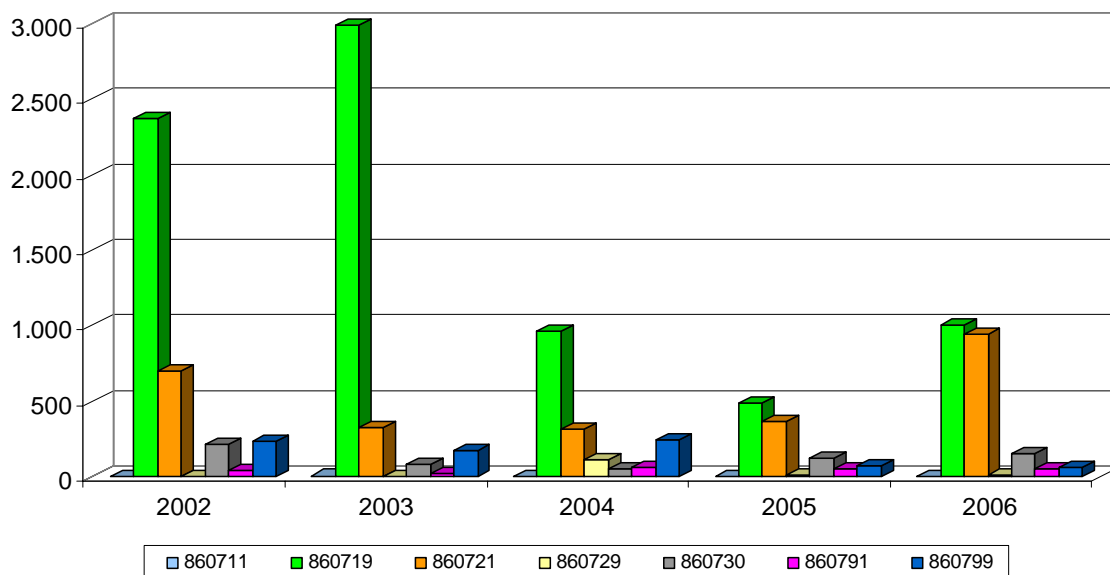
TABLA 27: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8607 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860711-BOJES Y "BISELS", DE TRACCION, DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS Y SIMILARES.	0	5	0	0	0
860712-BOJES Y "BISELS" (EXCEPTO DE TRACCION) DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS Y SIMILARES.	0	0	0	0	0
860719-PARTES DE RUEDAS Y EJES, DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS Y SIMILARES.	2.374	2.989	959	489	1.007
860721-FRENOS DE AIRE COMPRIMIDO Y SUS PARTES, DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS Y SIMILARES.	702	320	311	366	946
860729-FRENOS (EXCEPTO DE AIRE COMPRIMIDO) Y SUS PARTES, DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS O SIMILARES.	0	4	112	7	6
860730-GANCHOS Y DEMAS SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES, Y SUS PARTES, DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS O SIMILARES.	212	84	48	123	154
860791-PARTES DE LOCOMOTORAS O DE LOCOTRACTORES (EXCEPTO BOJES, "BISELS", EJES, RUEDAS, FRENOS, GANCHOS Y DEMAS SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES Y PARTES DE TODOS ELLOS).	45	16	56	50	46
860799-PARTES DE VEHICULOS PARA VIAS FERREAS O SIMILARES (EXCEPTO DE LOCOMOTORAS O DE LOCOTRACTORES, Y BOJES, "BISELS", EJES, RUEDAS, FRENOS, GANCHOS Y DEMAS SISTEMAS DE ENGANCHE, TOPES, CAJAS DE ENGRASE, Y PARTES DE TODOS ELLOS).	237	172	240	70	57

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 7: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8607 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 28: IMPORTACIONES EN MARRUECOS PROCEDENTES DE ESPAÑA DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8607 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860719	843	326	255	449	163
860721	53	0	38	0	1
860729	0	0	1	1	0
860730	0	9	0	3	0
860791	0	0	0	0	1
860799	0	0	0	2	4

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 29: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860711 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	5	100,0%
TOTAL IMPORTACIONES		5	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 30: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860719 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	ITALIA	4.131	52,8%
2	ESPAÑA	2.036	26,0%
3	REPUBLICA CHECA	940	12,0%
4	FRANCIA	500	6,4%
5	BELGICA	201	2,6%
6	POLONIA	10	0,1%
TOTAL IMPORTACIONES		7.818	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 31: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860721 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	2.035	76,9%
2	POLONIA	268	10,1%
3	SUECIA	193	7,3%
4	ESPAÑA	92	3,5%
5	BELGICA	15	0,6%
6	REINO UNIDO	12	0,5%
7	ESTADOS UNIDOS	6	0,2%
8	ALEMANIA	4	0,2%
9	ITALIA	3	0,1%
10	TURQUIA	2	0,1%
TOTAL IMPORTACIONES		2.645	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 32: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860729 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	121	93,8%
2	ESTADOS UNIDOS	4	3,1%
3	ESPAÑA	2	1,6%
4	ITALIA	2	1,6%
TOTAL IMPORTACIONES		129	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 33: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860730 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	ESTADOS UNIDOS	236	38,0%
2	FRANCIA	185	29,8%
3	BELGICA	20	3,2%
4	ESPAÑA	12	1,9%
5	REINO UNIDO	8	1,3%
6	ITALIA	2	0,3%
7	PAISES BAJOS	2	0,3%
TOTAL IMPORTACIONES		621	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 34: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860791 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	137	64,3%
2	REINO UNIDO	37	17,4%
3	ESTADOS UNIDOS	20	9,4%
4	PAISES BAJOS	15	7,0%
5	ITALIA	3	1,4%
6	ESPAÑA	1	0,5%
TOTAL IMPORTACIONES		213	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 35: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860799 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	576	74,2%
2	ALEMANIA	77	9,9%
3	TUNEZ	49	6,3%
4	BELGICA	27	3,5%
5	PAISES BAJOS	24	3,1%
6	JAPON	14	1,8%
7	ESPAÑA	6	0,8%
8	ESTADOS UNIDOS	3	0,4%
TOTAL IMPORTACIONES		776	100,0%

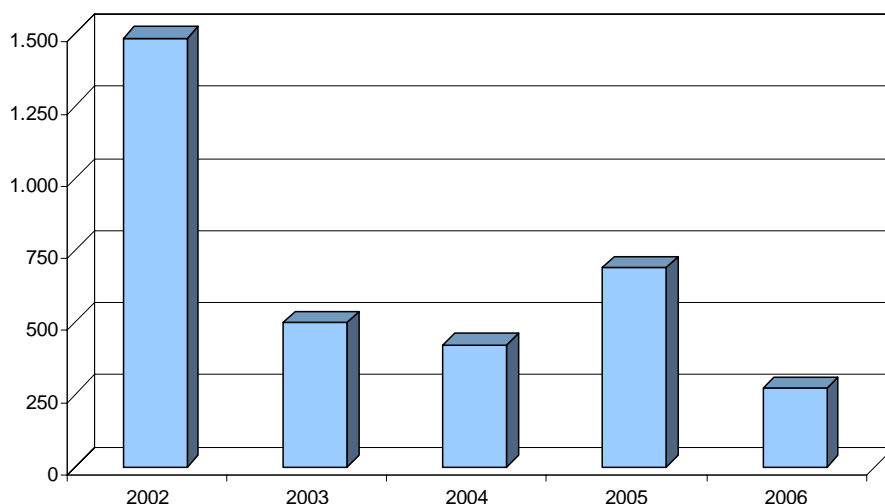
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 36: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8609 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860900-CONTENEDORES (INCLUIDOS LOS CONTENEDORES-CISTERNA Y LOS CONTENEDORES - DEPOSITO) ESPECIALMENTE PROYECTADOS Y EQUIPADOS PARA UNO O VARIOS MEDIOS DE TRANSPORTE.	1.485	498	423	691	270

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

GRÁFICO 8: IMPORTACIONES EN MARRUECOS DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8609 (MILES DE €)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 37: IMPORTACIONES EN MARRUECOS PROCEDENTES DE ESPAÑA DE LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8609 (MILES DE €)

PARTIDA	2002	2003	2004	2005	2006
860900	117	72	1	220	20

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

TABLA 38: RANKING DE PAÍSES SUMINISTRADORES DE LA PARTIDA 860900 (MILES DE €)

RANKING	PAÍS	MILES DE EUROS	CUOTA DE IMPORTACIÓN
1	FRANCIA	1.076	32,0%
2	ALEMANIA	554	16,5%
3	PAISES BAJOS	443	13,2%
4	ESPAÑA	430	12,8%
5	BELGICA	205	6,1%
6	ITALIA	178	5,3%
7	DINAMARCA	93	2,8%
8	UCRANIA	85	2,5%
9	REINO UNIDO	85	2,5%
10	REPUBLICA CHECA	79	2,3%
TOTAL IMPORTACIONES		3.367	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la base de datos de la ONU ProClarity

Del lado de la oferta, destaca especialmente la gran dependencia de las importaciones procedentes de Italia y Francia. Entre los dos países acaparan cerca del 90 % del material ferroviario importado en Marruecos entre los años 2002 y 2006.

2. ANÁLISIS CUALITATIVO

2.1. Empresas locales

En la actualidad, Marruecos cuenta con una producción local muy baja y de muy poco valor añadido. De todas formas, gracias al proceso de deslocalización que están llevando a cabo en general los fabricantes europeos, nuevas empresas están implantándose en el país, atraídas por: bajos costes de mano de obra, cercanía, condiciones ventajosas a la inversión e importancia del propio mercado marroquí.

A continuación pasamos a analizar las empresas del sector más importantes establecidos en el país.

Alstom Maroc

El gigante francés lleva presente en Marruecos desde hace más de 40 años y en la actualidad cuenta con una plantilla de unos 100 empleados. Sus sectores de actividad son el energético y el ferroviario.

En cuanto al equipamiento ferroviario, su sede se encuentra en Rabat y se dedica a labores de estudio, instalación y seguimiento de proyectos. En Marruecos no tiene ninguna planta de producción.

Según datos de la propia empresa, las cuotas de mercado marroquí correspondientes a Alstom son las siguientes:

- Locomotoras: 35%
- Señalización: 70%

Principales hitos en Marruecos:

- Suministro de 9 locomotoras eléctricas Bo-Bo en 1999.
- Modernización de la señalización ferroviaria a lo largo de 800 km entre Sidi El Aidi y Marrakech y entre Kenitra y Oujda. El proyecto incluyó la remodelación de 60 estaciones.
- Modernización del tramo Casablanca-Rabat, puesto en servicio en 2007.
- Desdoblamiento de las vías de la línea Fez-Meknes. Contrato concedido en 2005 junto con la sociedad portuguesa Somafel. La parte de Alstom se elevaba hasta los 7 millones de €. Puesta en servicio en junio de 2007.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Proyectos en los que está embarcada la compañía actualmente:

- Señalización de 100 km (6 estaciones) entre Jorf Lasfar y Nouasser
- Adjudicación del contrato de suministro de 44 trenes del tranvía Rabat-Salé por un montante de 1.012 millones de dirhams (aprox. 90,4 millones de euros) sin incluir impuestos.
- Entrega de 20 locomotoras eléctricas a la ONCF por un montante de 800 millones de dirhams (aprox. 71 millones de euros)
- Concepción, construcción, mantenimiento y suministro de dos trenes de la línea de alta velocidad Tánger-Casablanca

Scif (Société cherifienne de materiel industriel et ferroviaire)

Esta compañía, emplazada en Casablanca, pertenece mayoritariamente a uno de los mayores holdings de Marruecos Ynna Holding. La ONCF ostenta un 20 % del capital.

Se dedica a la construcción de material ferroviario y calderería mediana y grande. En lo que al sector ferroviario se refiere, fabrican tanto material fijo como rodante. En los últimos años ha adquirido una gran experiencia en lo que a construcción de vagones se refiere.

Según fuentes de la compañía, fabrican solamente bajo pedidos de la ONCF y no exportan nada.

En el año 2005 se adjudicó un contrato de la ONCF de 704 millones de dirhams para la fabricación de 340 vagones.

Elecram

Empresa perteneciente al grupo francés SPIE. Centrada principalmente en el área de infraestructuras de energía y telecomunicaciones.

Dentro del sector ferroviario, sus áreas de actuación más relevantes son: la fabricación de postes y la instalación de catenarias.

En Sidi Moumen dispone de talleres de fabricación con un espacio total de 8.000 m² cubiertos con una capacidad de producción de 20.000 postes al año (6.000 toneladas). En dichas instalaciones se realizan postes de todo tipo: para líneas eléctricas, telecomunicaciones,...

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Además también posee una planta de ensayos en Tit Mellil.

Ha participado en los siguientes proyectos con la ONCF:

- Incremento de la potencia de Casa Nord
- Desdoblamiento de la línea Sidi Kacem-Meknes y renovación de las instalaciones existentes.

Plus Trade

Empresa emplazada en Casablanca que se dedica al material industrial y minero. Dentro del mercado ferroviario está centrada en material rodante.

Se desconoce cuál es la participación de esta empresa en el mercado, aunque probablemente sea bastante menor.

Egis Rail

Empresa francesa que ha abierto recientemente dos oficinas en Marruecos, una en Casablanca y otra en Rabat.

Realiza labores de concepción y seguimiento del tranvía de Rabat-Salé. Además está participando en la planificación de la futura red de transporte urbano de la ciudad de Casablanca.

Delta Holding

Es uno de los grupos industriales más importantes de Marruecos. Entre otras muchas actividades se dedica a la construcción e instalación de todo tipo de infraestructuras como por ejemplo la señalización.

Está participando en la construcción de nuevas estaciones y de las líneas: Taourirt – Nador y Tánger –Nuevo puerto Tanger Med.

Parece que dicho grupo participará en los trabajos de construcción del tren de alta velocidad.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Somafel

Empresa instalada en Casablanca de matriz portuguesa especializada en construcción y renovación de infraestructuras ferroviarias

Ha participado en la ejecución de los siguientes proyectos:

- Desdoblamiento de la línea entre Meknes y Fez junto a Alstom.
- Desdoblamiento de la línea entre Nouasser y Jorf Lasfar.

Thales

Multinacional francesa con oficina en Casablanca que está llevando a cabo el suministro, instalación y puesta en servicio de la señalización del tramo Taourirt – Nador.

Antolín

La empresa española Antolín se instaló en la zona franca Tanger Free Zone en el año 2006. En dicha planta se realizan fundas de asientos para los fabricantes de trenes Alstom y Bombardier. En febrero del 2008 la planta operaba aún muy lejos de su capacidad total.

Comeca

El grupo francés, dedicado a la fabricación de sistemas de baja tensión, se ha instalado en el año 2008 en Mohammedia.

2.2. Obstáculos comerciales

Normas técnicas de fabricación y homologación

En Marruecos el organismo responsable de la normalización es el Service National de Normalisation de l'Industrie Marocaine (SNIMA), dependiente del Ministerio de Comercio e Industria. Este organismo, miembro de la Organización Internacional de Normalización (ISO), se encarga de coordinar los trabajos de normalización y de conceder las certificaciones correspondientes al cumplimiento de estas normas en el ámbito nacional.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Son de aplicación en la actualidad más de 2.300 normas nacionales, principalmente en los sectores agroalimentario, químico, eléctrico, metalúrgico, de la construcción, sanidad y medio ambiente.

El catálogo de las normas marroquíes puede descargarse en la siguiente página: www.mcinet.gov.ma/SNIMA/web_fr/service/catalogue-pub.htm .

Cuando el producto no aparece recogido en el listado de normas obligatorias marroquíes, suele ser suficiente con el cumplimiento de normas europeas de calidad y seguridad (certificado CE).

Aranceles de importación

El 1 de marzo de 2000 entró en vigor el acuerdo de libre comercio (ALC) de la UE con Marruecos, para el sector industrial. Una de las consecuencias más beneficiosas que esto proporciona a los exportadores de la UE es la gradual eliminación de los aranceles de importación en Marruecos –a lo largo de un periodo máximo de 12 años- para todas las mercancías industriales originarias de la UE.

Desde el 1 de marzo de 2003 cerca de la mitad de todos los productos industriales son admitidos -definitivamente- en las aduanas marroquíes libres de derecho. A cada producto se le ha fijado un cierto calendario para su desarme arancelario.

Respecto a las partidas arancelarias analizadas en este estudio, la gran mayoría ya no sufren ningún tipo de gravamen. A continuación se muestra el desarme arancelario de aquellas que aún lo tienen.

TABLA 39: ARANCELES DE IMPORTACIÓN PARA LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8605

Arancel	Producto	Descripción Sub-Partida	Desarme Año Final	1º Marzo 2008	1º Marzo 2009	1º Marzo 2010	1º Marzo 2011	1º Marzo 2012
8605000011	Coches de viajeros	Coches viajeros, furgones, de ff.cc. (ex. de manteni.)	2012	10	7,5	5	2,5	0
8605000019	Otros		2012	10	7,5	5	2,5	0
8605000090	Para vías de 0,60 m o menos		2012	10	7,5	5	2,5	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la web del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio www.comercio.es

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

TABLA 40: ARANCELES DE IMPORTACIÓN PARA LAS PARTIDAS DEL CAPÍTULO 8606

Arancel	Producto	Descripción Sub-Partida	Desarme Año Final	1º Marzo 2008	1º Marzo 2009	1º Marzo 2010	1º Marzo 2011	1º Marzo 2012
8606100010	Para vías de 0,60 m o menos	Vagones cisterna y similares, de ff.cc.	2012	16	12	8	4	0
8606100090	Otros		2012	16	12	8	4	0
8606910010	Para vías de 0,60 m o menos	Vagones de mercanc. n.c.o.p., cubiertos /cerrad.	2012	16	12	8	4	0
8606910090	Otros		2012	16	12	8	4	0
8606920010	Para vías de 0,60 m o menos	Vagones mercanc. n.c.o.p., abiert., pared > 60 cm.	2012	16	12	8	4	0
8606920090	Otros		2012	16	12	8	4	0
8606990010	Concebidos especialmente para productos de fuerte radioactividad	Vagones mercanc. n.c.o.p., abiert., pared < 60 cm.	2012	16	12	8	4	0
8606990020	Para vías de 0,60 m o menos		2012	16	12	8	4	0
8606990091	Otros vagones ordinarios abiertos		2012	16	12	8	4	0
8606990099	Otros vagones especiales		2012	16	12	8	4	0
			2012	16	12	8	4	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la web del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio www.comercio.es

Relaciones con la administración

La administración local se caracteriza por su excesiva burocracia y baja eficacia que entorpecen y ralentizan muchas de las tramitaciones en las que participan las empresas.

Las relaciones personales son un factor muy importante en todos los ámbitos del país y el mundo de los negocios no es ajeno a este hecho. Los organismos públicos como la ONCF difícilmente conceden una licitación a una empresa que se presenta por primera vez a uno de sus concursos. Mantener entrevistas periódicas con los órganos de decisión resulta conveniente a la hora de ganar posiciones respecto a la competencia.

En lo que a concesión de grandes licencias se refiere, cabe señalar el importante papel que juegan las presiones políticas. Como ejemplo, destacar las visitas del presidente Nicolas Sarkozy en noviembre de 2007 y del primer ministro François Fillon en abril de 2008, que resulta-

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

ron vitales para la adjudicación a Alstom de la primera fase del TGV, el proyecto de tranvía Rabat-Salé y la venta de 20 locomotoras a la ONCF.

Marco legislativo

El marco legislativo en Marruecos se caracteriza por los siguientes puntos:

- Antigüedad y a veces escasez de textos legales sobre tráfico mercantil.
- Cierta inseguridad jurídica que hace los procesos lentos e impredecibles.
- Complejidad de los procedimientos fiscales y aduaneros.
- Trámites lentos y retrasos en los pagos de las agencias públicas (devolución de TVA - IVA).
- Complejidad del sistema de control de cambios. El país dista de alcanzar la plena convertibilidad de su moneda.

Sistema financiero

Marruecos, a pesar de la lentitud de sus trámites, no es un país especialmente crítico en lo que al sistema financiero se refiere.

Solamente se permiten pagos al exterior mediante autorizaciones generales controladas por bancos o bien por autorizaciones solicitadas previamente a la Office des Changes para pagos de bienes de equipo y otras importaciones de pequeña cuantía (< 20.000 MAD).

La emisión de cheques personales como pago de importaciones esta formalmente prohibida a menos que se trate de cuentas en Dirhams convertibles. Por ello, no es aconsejable utilizar dicho medio.

Los sistemas de pagos posteriores a la recepción de la mercancía no son aconsejables; lógicamente se recomienda utilizar el crédito documentario confirmado.

El consejo de su Banco es primordial y la claridad en las instrucciones resulta fundamental a la hora de tomar acciones con motivo de un incumplimiento.

III. ANÁLISIS DEL COMERCIO

1. ANÁLISIS CUANTITATIVO

1.1. Canales de distribución

El mercado del material ferroviario ha tenido hasta ahora un único canal de distribución muy claro: la ONCF. Ésta era la única en poner en marcha todos los procedimientos de licitación tanto para las infraestructuras como para el material rodante.

Ahora, gracias al proyecto de tranvía entre Rabat y Salé de la Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB), dicho organismo también ha empezado a sacar concursos dentro del sector.

Cuando la Agence Urbaine de Casablanca empiece a hacer realidad su "Schéma directeur de l'aménagement et de l'urbanisme" para mejorar el transporte urbano de la gran metrópoli (ver apartado 2.1 del capítulo IV) dicho organismo se unirá a los otros dos y comenzará a sacar importantes licitaciones.

En este apartado vamos a presentar como acceder a la publicación de licitaciones de la ONCF y la AAVB a través de sus portales de Internet. Es conveniente visitar dichas páginas con regularidad para hacer un seguimiento de los nuevos concursos que van surgiendo.

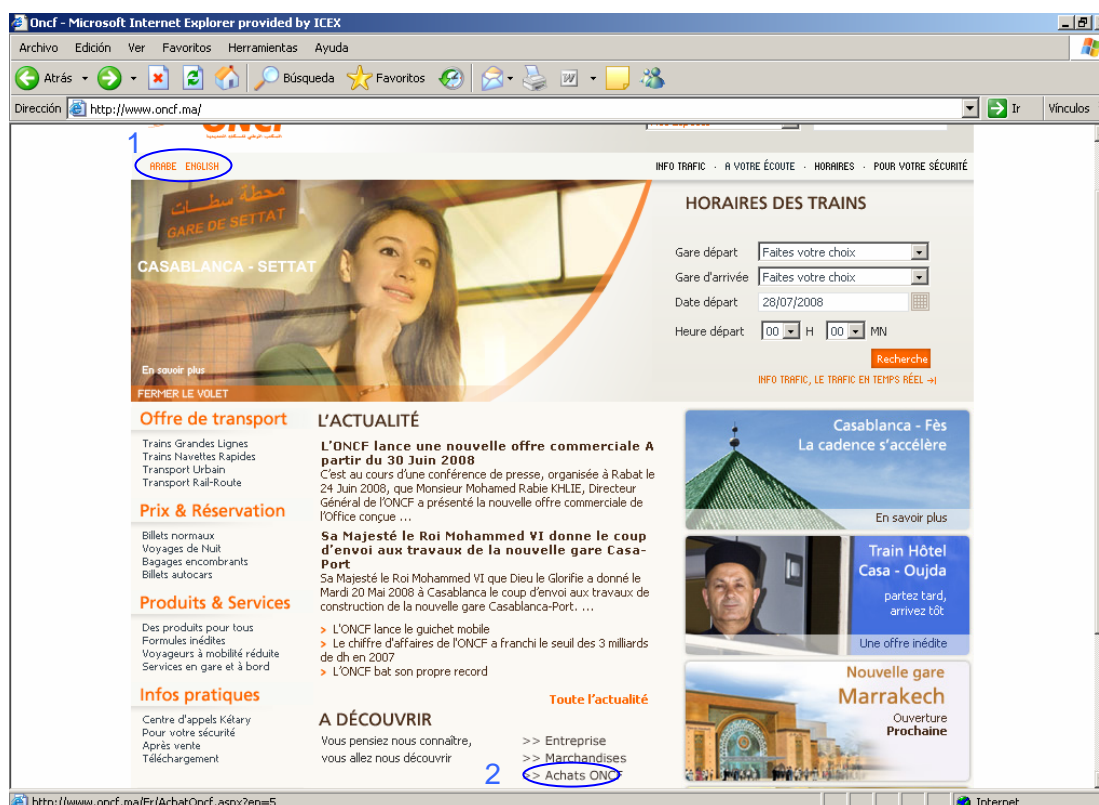
Además, a través del portal del ICEX "*Oportunidades de Negocio*" las empresas españolas tienen oportunidad de consultar los detalles de las licitaciones más importantes de éste y todos los sectores. Para aquellos concursos de especial relevancia, las OFECOMEs de Marruecos suelen realizar labores de difusión entre las empresas españolas más interesadas.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Licitaciones de la ONCF

A continuación se muestran los pasos para consultar las licitaciones de la ONCF directamente a través de su portal: www.oncf.ma

GRÁFICO 9: PÁGINA PRINCIPAL DEL PORTAL DE LA ONCF



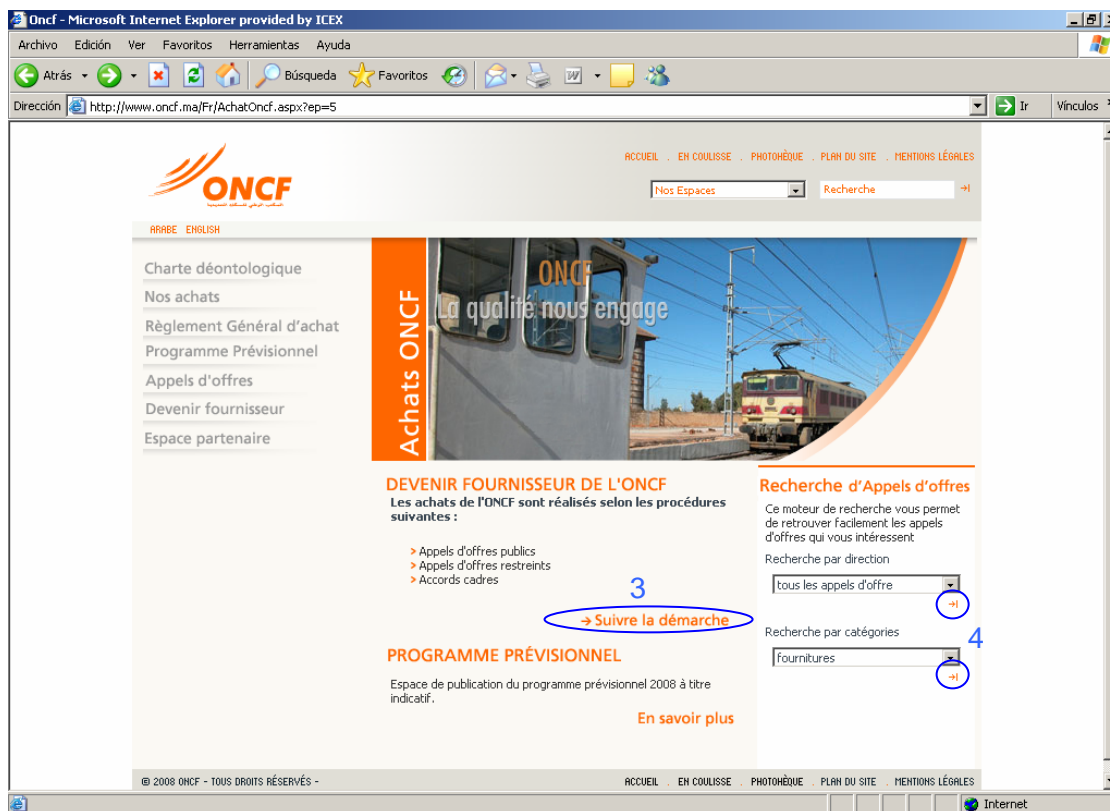
Fuente: portal de la ONCF www.oncf.ma

1.- La web de la ONCF puede ser consultada en tres idiomas: francés, inglés y árabe.

2.- Desde la página principal se accede a las licitaciones pinchando en el apartado *Achats ONCF*.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 10: PÁGINA DE COMPRAS DE LA ONCF



Fuente: Portal de la ONCF www.oncf.ma

3.- Pinchando en *Suivre la démarche* se accede a la página donde se explican los pasos a seguir para convertirse en suministrador de la ONCF y puede descargarse el formulario a cumplimentar.

4.- A través de las dos pestañas se pueden concretar los criterios de búsqueda definiendo:

- Dirección de la ONCF encargada de la licitación.
- Detallando si el concurso es para suministro de material o para labores de construcción.

Debe pulsarse el botón  para realizar la búsqueda.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 11: PÁGINA DE LICITACIONES DE LA ONCF

The screenshot shows the ONCF website's tender page. The browser window title is "Index - Microsoft Internet Explorer provided by ICEX". The address bar shows the URL: <http://www.oncf.ma/Fr/AppelsOffres/Listes.aspx?md=118&direction=>. The page content includes a navigation menu on the left with links like "Charte déontologique", "Nos achats", "Règlement Général d'achat", "Programme Prévisionnel", "Appels d'offres", "Devenir fournisseur", and "Espace partenaire". The main content area is titled "Appels d'Offres" and features a search bar for "Consultation des appels d'offres par Direction" and "Consultation des appels d'offres par Nature". Below this is a table titled "Liste des appels d'offres ouverts".

N Appel doffre	Date limite de remise des offres	Objet	Détails
288068	08/10/2008	Travaux de maintenance de la caténaire sur les parcours suivants : Lot n°1 : de la gare de Sidi Kacem (Km 199+060) à Fès (Km 312+300) ; Lot n°2 : de la gare de Sidi Kacem non comprise (Km 199+060) à Tanger Med et la liaison Sidi Yahia non comprise à Mechraa Belkiri ; Lot n°3 : de la gare de Kénitra Ville à Sidi Kacem non comprise .	
84396-E2-DCA	26/09/2008	FUSIBLES-DISJONCTEURS ET CARTOUCHES	

Fuente: portal de la ONCF www.oncf.ma

Dentro de la página Appels d'Offres, se vuelve a presentar el mismo buscador comentado en la página anterior

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Licitaciones de la Agencia para l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB)

Primero se accede al portal de la agencia: www.bouregreg.com

GRÁFICO 12: PÁGINA PRINCIPAL DEL PORTAL DE LA AAVB



Fuente: portal de la Agencia para l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg www.bouregreg.com

Se accede directamente al listado de licitaciones tan sólo pinchando en Appels d'offres.

2. ANÁLISIS CUALITATIVO

2.1. Estrategias de canal

El sector ferroviario en Marruecos está caracterizado por la intervención pública, por lo que no podemos hablar propiamente de un mercado de libre competencia. La demanda viene marcada por las grandes licitaciones presentadas por los organismos públicos implicados.

La mayor parte del negocio, por lo tanto, se canaliza a través de la ONCF por lo que es fundamental conocer cuáles son sus planes de desarrollo y prestar máxima atención a sus procedimientos de licitación.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

2.2. Estrategias para el contacto comercial

En Marruecos se tiene tantas más posibilidades de éxito cuanto más cercano y personalizado sea el trato. El contacto cara a cara se hace imprescindible y otros medios de comunicación como el e-mail son con mucha frecuencia ignorados.

No es raro que para establecer un encuentro productivo sean necesarios muchos intentos previos a través de los distintos medios de comunicación llegando a parecer que son ignorados sistemáticamente. Es recomendable saltar el filtro de las secretarías pidiendo el contacto directo con los mandos. Normalmente para obtener una respuesta comercial, incluso cuando el interlocutor tiene interés, es preciso insistir en la toma de contacto con la persona responsable y asegurarse de que la información no va quedando en los eslabones de la cadena de comunicación.

Una vez establecido el contacto con la persona apropiada, se debe cultivar la relación con paciencia ya que la toma de cualquier decisión en Marruecos transcurre muy lenta y puede cambiar en cualquier momento. Pueden ser muy útiles la programación de: presentaciones, misiones comerciales, invitaciones a instalaciones, etc...El interés por parte de los empresarios marroquíes por este tipo de eventos es mucho mayor.

En el siguiente link se puede ver el organigrama de la ONCF: www.oncf.ma/Fr/Index.aspx?md=68&rb=375 .

2.3. Condiciones de acceso

Los procesos de licitación son el procedimiento habitual de acceso al mercado. Las condiciones administrativas (sobre garantías, capacidad de obrar,...) son las habituales.

Para poder concurrir a las licitaciones de la ONCF la empresa debe estar homologada por ésta. Para llevar a cabo dicho trámite se debe entrar en la página www.oncf.ma/Fr/Index.aspx?md=121 y enviar el formulario cumplimentado y la documentación solicitada en cada caso.

La evaluación de las ofertas por parte de la ONCF se hace en base a una *Réglementation de Consultation* donde se fijan cuales van a ser los parámetros de evaluación de todas las ofertas.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Primeramente se analiza técnicamente cada oferta. La ONCF presta especial atención a las referencias basadas en experiencias anteriores aportadas por la propia empresa. Es condición necesaria superar la oferta técnica para pasar a estudiar la parte financiera.

En segundo lugar se evalúa la oferta financiera de cada candidatura que ha superado la parte técnica. Finalmente, basada en los parámetros detallados en la *Réglementation de Consultation*, la comisión elige finalmente a la empresa ganadora del concurso.

Es común que en las licitaciones más importantes se incluya dentro de la *Réglementation de Consultation* cierto nivel de financiación.

Existe la posibilidad de participar en los contratos mediante UTE, o a través de la subcontratación, ya que normalmente también existen proyectos de suficiente envergadura como para implicar en el concurso a varias empresas.



ICEX

IV. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

1. ESTRUCTURA DEL MERCADO

1.1. Composición de la demanda

El sector viene fuertemente marcado por la concentración de la demanda.

Hasta ahora la práctica totalidad ha venido canalizada a través de la ONCF, que opera sobre tres sectores de actividad estratégicamente independientes:

- Transporte de pasajeros
- Transporte de mercancías diversas⁵
- Transporte de fosfatos.

Desde la puesta en marcha del proyecto de tranvía entre Rabat y Salé, la Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg se ha sumado al grupo de demandantes.

Una vez que se concrete el "Schéma directeur de l'aménagement et de l'urbanisme" lanzado por la Agence urbaine de Casablanca, dicho organismo también comenzará a sacar a concurso suministros de material y proyectos de construcción.

1.2. Reestructuración legislativa

Este sector debe evolucionar y adaptarse a las mutaciones socioeconómicas que resultan del progreso general del país. Es esencial, entonces, dotarlo de un marco jurídico y reglamentario en perfecta armonía con los imperativos nacionales e internacionales, con el fin de fomen-

⁵ La ONCF ofrece el transporte multimodal combinando el transporte ferroviario con el transporte por carretera

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

tar la iniciativa privada y situar a los operadores del sector en situación de competencia perfecta en beneficio de los usuarios, pero sin abandonar el Estado su papel de garante de los servicios públicos.

La nueva organización del sector pretende alcanzar los siguientes objetivos:

- Desarrollo del transporte ferroviario a través de la intervención de la iniciativa privada mediante fórmulas de cooperación entre el Estado y el sector privado.
- Incremento de la competitividad del transporte ferroviario con la consiguiente mejora de la calidad y la reducción de los precios de los servicios prestados.
- Promoción del empleo, directa o indirectamente relacionado con el sector.

Así las cosas, recientemente se ha adoptado la ley 52-03, cuyo objetivo es definir el marco jurídico ferroviario precisando:

- La configuración y la constitución del tejido ferroviario nacional.
- La liberalización de la gestión de las actividades ferroviarias, que pueden ser confiadas a empresas privadas mediante concesiones para su explotación.
- La creación de la SMCF (Société Marocaine des Chemins de Fer) que sustituirá a la ONCF.

2. EVALUACIÓN DEL VOLUMEN DE LA DEMANDA

2.1. Crecimiento esperado

A. Situación actual

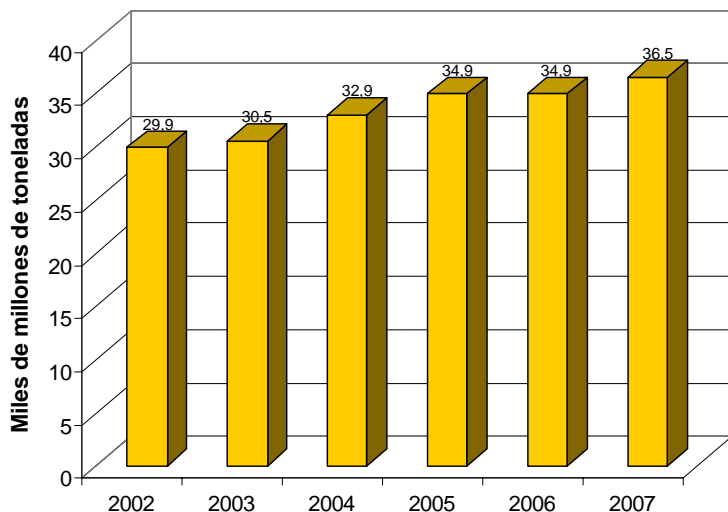
Datos

La ONCF ha registrado en el año 2007 un importante avance alcanzando una facturación de 3.000 millones de dirhams (aprox. 268 millones de €), que se reparte de la siguiente forma:

- Transporte de fosfatos de la OCP: 45 %.
- Transporte de pasajeros: 35 %.
- Transporte del resto de mercancías: 20 %.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

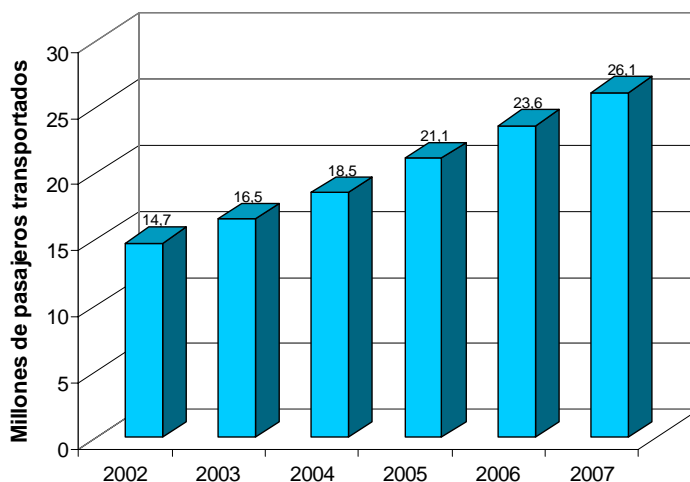
GRÁFICO 13: EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR LA ONCF (MILES DE MILLONES DE TONELADAS)



En los últimos años la ONCF ha ido incrementando el número de mercancías y el número de pasajeros transportados. En el año 2007 se transportaron 36,5 millones de toneladas y más de 26 millones de pasajeros.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

GRÁFICO 14: EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE PASAJEROS TRANSPORTADOS POR LA ONCF (MILLONES)



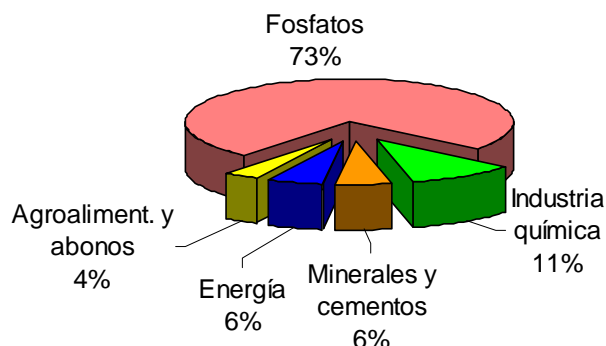
La ONCF, dentro de sus planes, se ha marcado como objetivo alcanzar en el 2010 el transporte de 30 millones de pasajeros y 40 millones de toneladas de mercancías.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

El transporte de fosfatos representa la principal actividad de la ONCF. Se realiza entre las zonas de producción química y los puertos de salida de los derivados del fosfato habiendo tres ejes de conexión: Khouribga-Casablanca, Khourigba-Jorf Lasfar y Benguerir-Safi.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 15: REPARTO DEL TONELAJE DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS POR LA ONCF



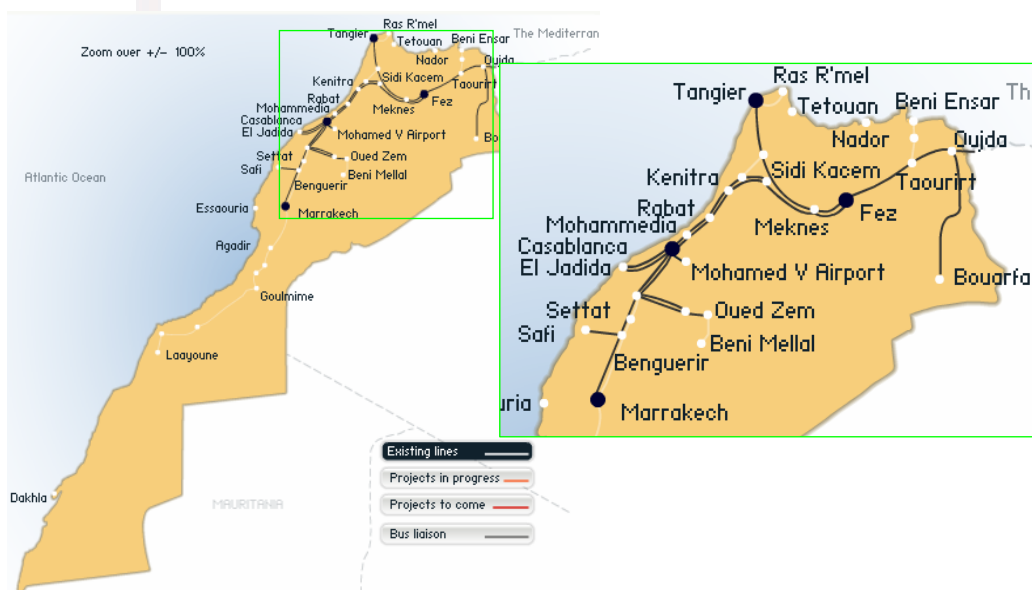
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

Infraestructuras

La ONCF explota poco más de 2.000 km de los cuales aproximadamente el 80% son de vía única y poco más del 50 % están electrificados (3000 voltios). Esta red tiene igualmente 528 km de vías de servicio y 201 km de ramificaciones particulares que enlazan diversas empresas con la red ferroviaria nacional.

La red marroquí aún se muestra muy reducida sobre todo teniendo en cuenta la extensión del país; como muestra, decir que España posee una red 8 veces superior.

GRÁFICO 16: RED FERROVIARIA ACTUAL



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

En aquellas estaciones donde se acaba la red ferroviaria, los autocares Supratours continúan los trayectos hasta importantes localidades como Tetuán, Agadir y Essaouira e incluso hasta puntos tan alejados como Laâyoune (El Aaiún) y Dakhla (Villa Cisneros).

Material rodante

TABLA 41: MATERIAL RODANTE PARA PASAJEROS DE LA ONCF

PASAJEROS		
Material de tracción	Automotrices	14 ⁶
	Locomotoras Eléctricas	30
	Locomotoras Diesel	14
	Total	58
Coches	Con asientos	211
	Coches cama	11
	De los automotrices	42
	De equipaje	36
	Total	300

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

TABLA 42: MATERIAL DE MERCANCÍAS DE LA ONCF

MERCANCÍAS		
Material de tracción	Locomotoras Eléctricas	47
	Locomotoras Diesel	27
	Locomotoras de maniobra	81
	Total	155
Vagones		5.886

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

B. Proyectos en curso

Como ya se ha comentado, la ONCF presenta un ambicioso plan estratégico que incorpora un importante paquete de medidas con el objetivo de superar la cifra de los 30 millones de pasajeros y los 40 millones de toneladas de mercancías para el año 2010.

⁶ La entrega de los 24 trenes de dos pisos continúa según el programa previsto. A finales de febrero de 2008, 12 nuevos trenes han sido suministrados y puestos en explotación

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

El Programa 2005-2009, dotado de un presupuesto de unos 1.500 millones de euros (17.200 millones de DH), constituye una de las medidas del plan Horizonte 2010.

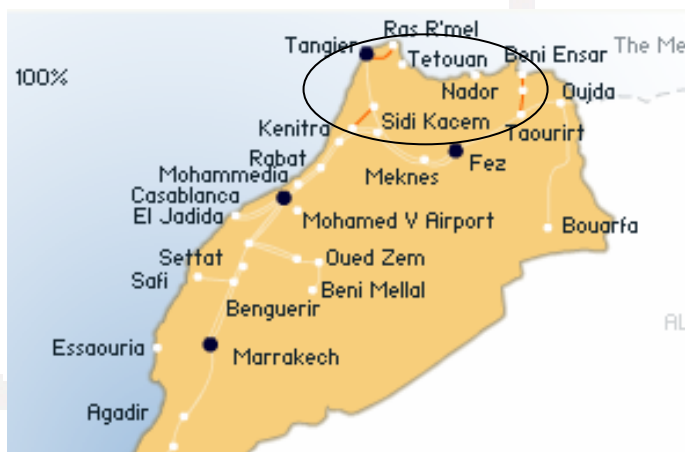
Además, ya han comenzado las obras para poner en marcha el proyecto entre las ciudades de Rabat y Salé.

Infraestructuras de la red convencional

GRÁFICO 17: TRAMOS EN CURSO DE REALIZACIÓN

En cuanto a la extensión de la red ferroviaria tres importantes proyectos están siendo llevados a cabo.

Destaca sobre todo el tramo que unirá la ciudad de Tánger con el nuevo puerto Tanger Med.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

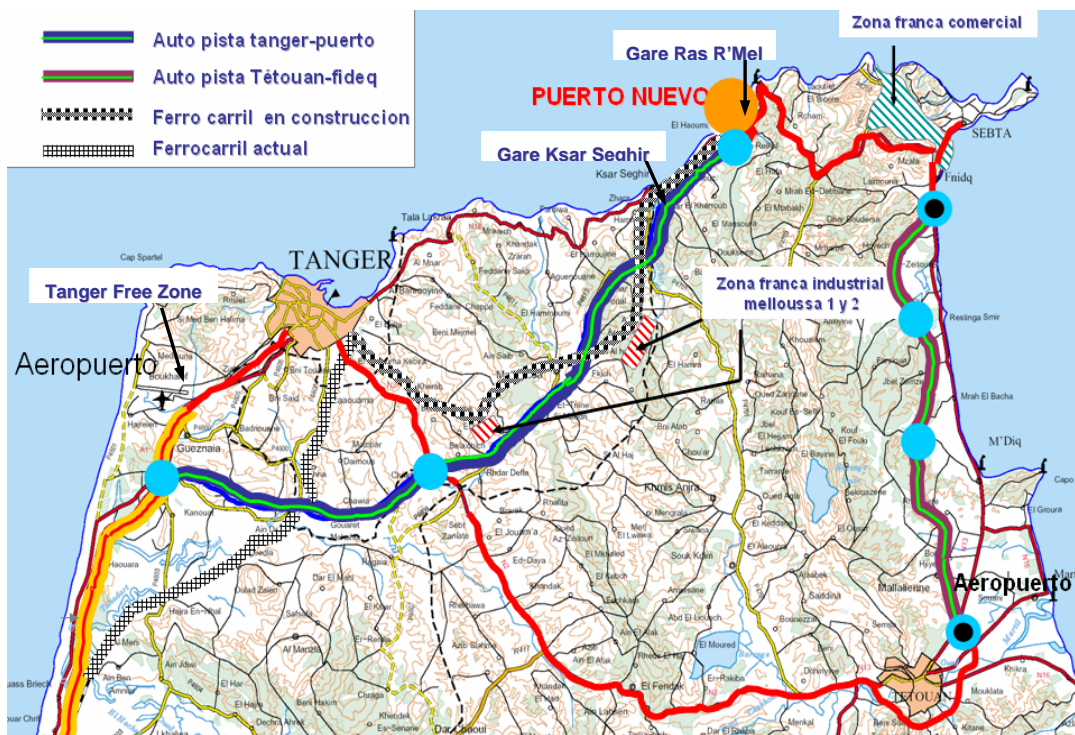
➤ Conexión Tánger-nuevo puerto Tanger Mediterranée

El gobierno marroquí se propuso hacer de Tánger un punto de referencia logístico y comercial dentro del Mediterráneo. A la zona franca industrial ya existente y que se está ampliando de 345 a 500 hectáreas se les va a unir:

- Zona franca industrial Melloussa 1: Contará con 300 hectáreas y estará ubicada a unos 25 kilómetros de la zona franca actual. Será el lugar donde se instale Renault-Nissan.
- Zona franca industrial Melloussa 2: De 300 hectáreas. Se espera que en ella se instalen proveedores de Renault.
- Zona franca logística Medhub: Contará con 250 hectáreas. Las obras de construcción están próximas a finalizar.
- Zona franca comercial de Fnideq que contará con 200 hectáreas.
- Nuevo puerto de Tanger Med, cuyo complejo total se espera que en 2012 maneje 8,5 millones de TEUs.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 18: PLANO LOGÍSTICO Y DE TRANSPORTES DE LA ZONA DE TÁNGER



Fuente: Elaboración propia a partir de presentación del CRI de Tánger-Tetuán de febrero de 2008

La conexión del nuevo puerto de Tánger a la red ferroviaria nacional, pretende revalorizar el complejo, permitiendo a la región beneficiarse de todas las ventajas de la disponibilidad de transporte ferroviario. También forma parte del proyecto la construcción del tramo Sidi Yahia-Belksiri, con el fin de reducir la duración del trayecto Casablanca-Rabat-Tánger en una hora.

TABLA 43: DATOS DE INTERÉS DEL PROYECTO TANGER-PUERTO TANGER MED

Longitud total	Tánger-Tánger Med: 45 km
	Sidi Yahia-Belksiri: 47 km
Velocidad potencial	Pasajeros: 160 km/h
	Mercancías: 80 km/h
Duración del trayecto	Tánger-Tánger Med: 45 min
	Rabat-Tánger: 3 horas
Tráfico esperado	Pasajeros: 550.000
	Mercancías: 600.000 toneladas
Costes del proyecto	Infraestructura y equipamientos: 2 860 millones DH (aprox. 255 millones €)
	Material rodante: 400 millones de DH (aprox. 35,7 millones €)

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Inicio de las obras	Tánger-Tánger Med: mayo de 2005
	Sidi Yahia-Belksiri: mayo de 2006

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

Fórmula de financiación del proyecto:

- Banco Islámico de Desarrollo: 580 millones de DH
- Agencia Francesa de Desarrollo: 275 millones de DH
- Consorcio BMP/BCP/BMCI/CDM: 1000 millones de DH
- Banco Attijariwafa: 1000 millones de DH

➤ Conexión Taourit-Nador-Beni Ensar

Este trayecto, de 117 km de longitud, tiene por objetivo unir el puerto de Beni Ensar, Nador y Taourit, empalmando de esta forma con la línea Oujda-Casablanca.

A través de este proyecto el Estado confirma la voluntad política de consolidar el transporte por ferrocarril como uno de los grandes catalizadores del impulso económico. La construcción de esta línea permitirá desarrollar la exportación de los abundantes productos mineros y agrícolas de dicha región.

TABLA 44: DATOS DE INTERÉS DEL PROYECTO TAOURIT-NADOR-BENI ENSAR

Longitud total	117 km
Velocidad potencial pasajeros	Beni Ensar-Sélouane: 100 km/h
	Sélouane-Taourit: 160 km/h
Velocidad potencial mercancías	Beni Ensar-Sélouane: 60 km/h
	Sélouane-Taourit: 80 km/h
Tráfico esperado	Pasajeros: 500.000
	Mercancías: 1.500.000 toneladas
Costes del proyecto	Infraestructura y equipamientos: 1860 millones de DH (aprox. 166 millones €)
	Material rodante: 384 millones de DH (aprox. 34,3 millones €)
Inicio de las obras	abril de 2005
Fin de las obras	Beni Ensar-Sélouane: finales de 2008
	Sélouane-Taourit: en servicio desde el 30 de agosto de 2008

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

➤ Construcción y remodelación de estaciones

Dentro del Programa 2005-2009 se tiene previsto construir o remodelar una cuarentena de estaciones. Las más importantes en las que aún no se han finalizado las obras son:

- Estación de Marrakech:
 - i. Fecha de inicio: enero de 2006.
 - ii. Fecha de terminación prevista: muy próxima.
 - iii. Presupuesto: 70 millones de DH (aprox. 6,2 millones de euros)

- Estación de Fez:
 - i. Fecha de inicio: marzo de 2007.
 - ii. Presupuesto: 50 millones de DH (aprox. 4,4 millones de euros).

- Estación de Casa-Port:
 - i. Fecha de inicio: mayo 2008.
 - ii. Fecha de finalización prevista de la primera fase: finales de 2010.
 - iii. Presupuesto: 250 millones de DH (aprox. 22,1 millones de euros).

➤ Otros proyectos

- Electrificación de 316 km de vía y construcción de 12 subestaciones:
 - i. Fecha de inicio: enero 2007.
 - ii. Presupuesto: 470 millones de DH (aprox. 41,6 millones de euros).
 - iii. Tramos objeto de electrificación: M'Saâda-Tánger, Sidi Yahya-Mechraâ Bel Ksiri y Tánger-Puerto Tanger Méditerranée.

- Señalización de 100 km (6 estaciones) entre Jorf Lasfar y Nouasser:
 - i. Adjudicado a Alstom.
 - ii. Fecha de finalización prevista: muy próxima.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Material rodante convencional

En el año 2006, el fabricante italiano Ansaldo Breda se adjudicó un concurso internacional para el suministro de 24 trenes automotrices de dos pisos por un montante global de 190 millones de euros. Aún faltan por entregar algunos trenes.

Por otro lado, a finales de 2007 la francesa Alstom se adjudicó un contrato de 800 millones de dirhams (aprox. 71,5 millones de euros) para el suministro a la ONCF de 20 locomotoras eléctricas.

Transporte urbano

El transporte colectivo ente Rabat y Salé, las dos ciudades situadas en las riberas del río Bouregreg, presenta grandes dificultades en la actualidad.

Para solucionar dicha problemática, la Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg (AAVB) ha puesto en marcha un ambicioso proyecto para dotar a ambas ciudades de dos líneas de tranvía con un total de 19,2 km y 32 estaciones para el año 2010. Se estima que dicha red de tranvía beneficiará a 400.000 personas.

GRÁFICO 19: PLANO LOGÍSTICO Y DE TRANSPORTES DE LA ZONA DE TÁNGER



Fuente: portal de la Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Las dos líneas tendrán un tramo común de 3 km de distancia a través del futuro puente Moulay El Hassan.

El coste de dicho proyecto será de 3.200 millones de dirhams (aprox. 286 millones de euros) repartidos de la siguiente forma:

- Material de tracción: 1.020 millones DH (aprox. 91 Millones de euros)
- Estudios y seguimientos de las obras: 210 millones DH (aprox. 19 Millones de euros)
- Obras de desvío de las redes eléctricas, de agua potable y de telecomunicaciones: 200 millones DH (aprox. 18 Millones de euros)
- Infraestructuras: 614 millones DH (aprox. 55 Millones de euros)
- Un centro de mantenimiento en Salé: 220 millones DH (aprox. 20 Millones de euros)
- Obras sobre el puente Moulay El Hassan: 350 millones DH (aprox. 31 Millones de euros)
- Equipamiento: 650 millones DH (aprox. 58 Millones de euros)

La empresa francesa Alstom ha ganado el concurso internacional para el suministro de material, principalmente de tracción (44 trenes), por un importe de 1.012 millones de dirhams (impuestos no incluidos).

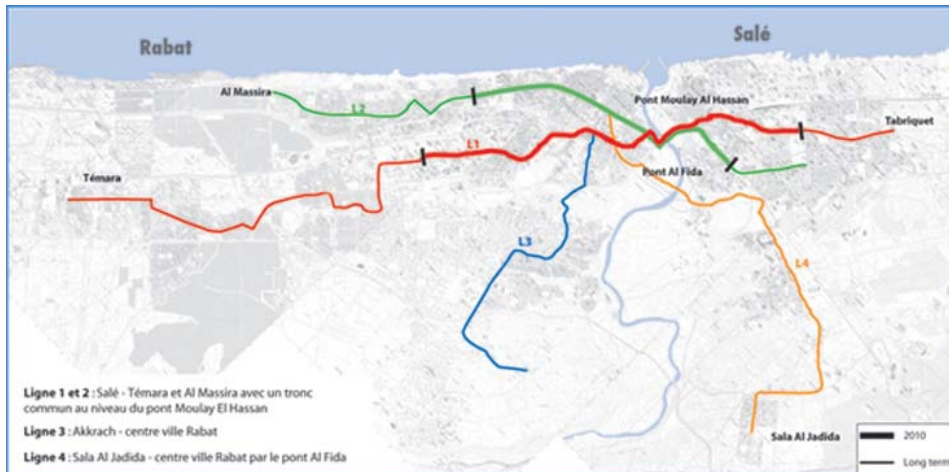
Esta adquisición cuenta con el apoyo de un préstamo del gobierno francés en condiciones privilegiadas de 150 millones de euros para la financiación de material rodante. Existe otro préstamo suplementario de 40 millones de euros por parte de la Agencia Francesa de Desarrollo para la financiación de infraestructuras de base del tranvía.

El estado general de avance de las obras de desvío de las redes eléctricas, de agua potable y de telecomunicaciones se situaba en abril de 2008 en un 60 %.

En el largo plazo, los planes de la AAVB son más ambiciosos y pretenden que la red cuente con 4 líneas y se extienda hasta Temara y Sala Al Jadida.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

GRÁFICO 20: PLANES DEL FUTURO TRANSPORTE DE RABAT Y SALÉ



Fuente: portal de la Agence pour l'Aménagement de la Vallée du Bouregreg

C. Proyectos futuros

Línea de alta velocidad

Se pretende tener para el año 2030 una red alta velocidad de 1.500 km que podrá dar servicio a 133 millones de pasajeros. En palabras del señor Karim Ghellab, ministro de l'Equipement et du Transport: "el proyecto es ciertamente ambicioso pero necesario y realista a la vez".

GRÁFICO 21: FUTURA RED DE ALTA VELOCIDAD



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONCF

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

➤ Línea atlántica

Unirá Tánger y Agadir en menos de 4 horas, vía Rabat, Casablanca, Marrakech y Essaouira. En una primera fase, cuyo horizonte se sitúa en 2015, dos líneas serán puestas en servicio.

La primera, entre Tánger y Casablanca, cuyo coste se estima en cerca de 2.000 millones de euros y que permitirá unir ambas ciudades en 2 horas y 10 minutos en lugar de las 5 horas y 45 minutos que emplea actualmente. Entrará en servicio a finales de 2013 o a más tardar en el año 2014 y se espera que pueda dar servicio a 8 millones de pasajeros anualmente.

Marruecos y Francia han firmado un protocolo de acuerdo para que Alstom se encargue de la concepción, construcción, explotación y mantenimiento de dicha línea y suministre además dos trenes de alta velocidad. En virtud del acuerdo, Francia concederá 75 millones de euros como financiación del proyecto.

La segunda línea unirá Marrakech y Casablanca en una hora y 20 minutos en lugar de las 3 horas y cuarto necesarias actualmente. El montante financiero de este proyecto está aún en curso de estudio.

➤ Línea magrebí

Se sabe que unirá Casablanca y Oujda en menos de 3 horas, vía Meknes y Fez pero aún no se han aportado detalles más concretos sobre fases y plazos.

Red de ferrocarril convencional

A más largo plazo, la ONCF apunta a extender la red ferroviaria nacional hacia el extenso sur marroquí a través de una gran línea que iría desde Settat hasta El Aaiún (Laâyoune) pasando por la ciudad de Marrakech.

En cuanto a una futura interconexión con España a través del Estrecho de Gibraltar, las autoridades marroquíes siempre se han mostrado muy entusiastas con este proyecto. La viabilidad técnica de dicho tramo es más que comprometida.

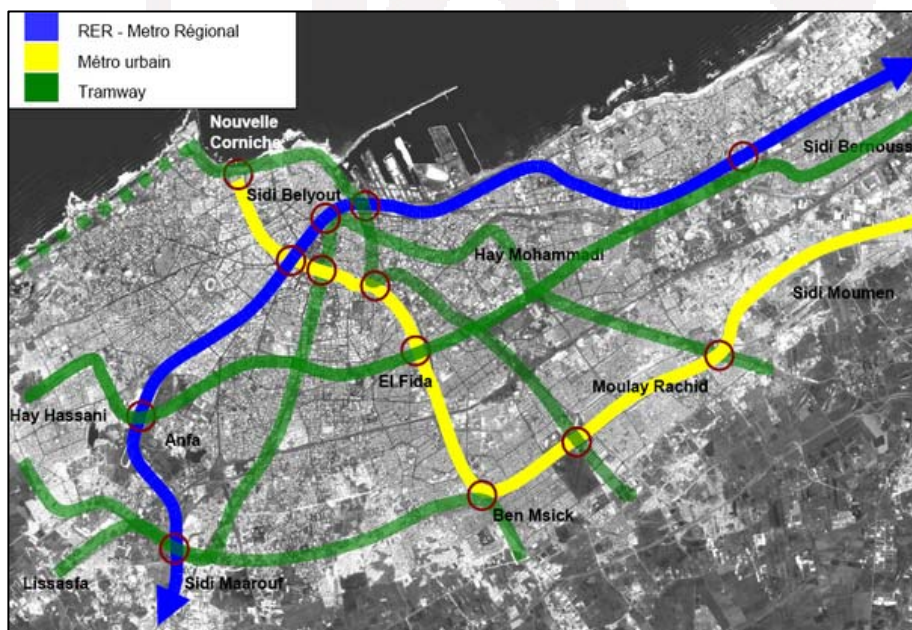
EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Transporte urbano

La ciudad de Casablanca quiere responder a las crecientes necesidades de transporte de la población con un importante programa de transporte urbano. En noviembre de 2007 se presentó el “Schéma directeur de l'aménagement et de l'urbanisme” con los trazados definitivos de la futura red de transporte público de la ciudad, que prevé para el año 2030:

- Red de tranvía: Con cuatro líneas que sumarán un total de 76 km. Aunque los estudios preliminares aún están en curso de realización, los primeros análisis ya permiten definir un trazado de referencia. Esta red tendrá 60 estaciones en 35 km que beneficiarán a más de 200.000 viajeros al día y abarcará 9 grandes barrios.
- Línea de metro: Contará con 21 km y 20 estaciones que cubrirán los cuatro grandes barrios del sur: Sidi Moumen, Moulay Rachid, Sidi Othmane y Ben M'Sick.
- Línea RER (Réseau express régional) : De 63 km de trazado y 15 estaciones. Abarcará los polos urbanos regionales de Mohammedia, Bouskoura, Nouaceur y de la nueva ciudad de Zenata además de los grandes barrios de Sidi Bernoussi, Ain Sebaâ, centre-ville, Anfa, Ennassim y Sidi Maârouf.

GRÁFICO 22: PLANES DE TRANSPORTE DE CASABLANCA



Fuente: portal de Internet forums.saharamarocain.net

2.2. Tendencias comerciales de la ONCF

La elaboración de una estrategia comercial adecuada para cada segmento de mercado, constituye uno de los pilares fundamentales para la consecución de los objetivos del Plan Horizonte 2010, gracias a su contribución al incremento de la demanda de forma sostenible.

Transporte de fosfatos

En cuanto al transporte de fosfatos, la ONCF pretende satisfacer la demanda del grupo OCP (Office Chérifienne de Phosphates). Sin embargo, ésta estudia reducir costes mediante la construcción de un pipeline entre sus fábricas de Khouribiga y Jorf Lasfar. La OCP estima que con dicho pipeline, de 206 km de longitud y una capacidad anual de 30 millones de toneladas, reduciría drásticamente los costes de transporte de 8 DH/tonelada a 2 DH/tonelada.

Dicho proyecto, que de momento solamente está en fase de estudio, obliga a la ONCF a explorar nuevas vías de negocio ya que el transporte de fosfatos de la OCP supone el 45 % de su facturación.

Transporte del resto de mercancías

En relación con el transporte de mercancías, se trata de reforzar la posición del ferrocarril en el transporte de materias primas, y de instaurar una competencia más sana entre el transporte por carretera y el ferroviario, emprendiendo acciones en colaboración con el Estado.

Transporte de pasajeros

La ONCF en busca de dar un trato más personalizado a sus clientes ha empezado a emprender las siguientes acciones:

- Ajuste de tarifas a un mercado cada vez más competitivo.
- Lanzamiento de campañas de promoción y programas de fidelización.
- Mejoras en la comunicación y el trato con el cliente.
- Desarrollo de productos cada vez más adaptados a las necesidades de los diferentes sectores de mercado (pasajeros de negocios, viajeros regulares, turistas...).
- Integración dentro de las nuevas estaciones de: establecimientos de restauración, servicios bancarios y tiendas.

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

2.3. Tendencias en la política de gestión de la ONCF

Se pretende desarrollar un nuevo método de gestión más moderno y eficiente a través de la implementación de las siguientes medidas:

- Renovación de los métodos de gestión de los recursos humanos.
- Puesta en práctica de nuevos sistemas de gestión de proyectos.
- Realización de auditorías internas.
- Refuerzo de los sistemas de flujos de información para fomentar un proceso racional de toma de decisiones.
- Elaboración de un plan global de calidad en colaboración con especialistas en la materia.

2.4. Tendencias tecnológicas

A nivel tecnológico, se pretende lograr una equiparación a las redes europeas, con las cuales en un futuro se espera estar unidas a través del Estrecho de Gibraltar

Los mayores avances en la red ferroviaria marroquí vienen de la mano de grandes constructores extranjeros, hasta ahora siempre europeos. Tal ha sido el caso de los nuevos trenes automotrices de dos plantas del grupo italiano Ansaldo Breda. Cada uno de los nuevos trenes, compuesto de cuatro coches, dispone de capacidad para albergar a 376 pasajeros sentados y puede circular a una velocidad de 160 Km/h (180 km/h velocidad máxima).

El salto cualitativo más importante que pretende dar el Gobierno Marroquí es la construcción de una red de alta velocidad de 1.500 km para el año 2030. Por el momento, los franceses parecen haber obtenido ventaja a través de Alstom, sin embargo la ONCF ha mostrado en varias oportunidades su interés en contar con apoyo financiero español para este proyecto.

2.5. Tendencias medioambientales

En Marruecos, las normativas medioambientales están mucho menos desarrolladas que las de los países avanzados y no son un problema.

3. FACTORES ASOCIADOS A LA DECISIÓN DE COMPRA

La decisión de compra viene determinada por las condiciones técnicas y financieras específicas de cada licitación. Como ya se ha comentado anteriormente, debe cuidarse especialmente el trato humano manteniendo un contacto personal frecuente con los órganos de decisión.

Para las licitaciones más importantes suele resultar muy importante el esquema de financiación y en ciertas ocasiones ejercer cierta presión a las más altas instancias.

4. PERCEPCIÓN DEL PRODUCTO ESPAÑOL

El producto español es percibido como tecnológicamente avanzado y con una buena relación entre calidad y precio.

Los resultados comerciales que han tenido hasta ahora las empresas españolas no parecen estar aún acorde con dicha percepción.

En el año 2007 el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y la ONCF firmaron un acuerdo de colaboración de seis años para modernizar las infraestructuras ferroviarias marroquíes. Dicho acuerdo, relativo a tecnología, explotación, experiencia, estudios, gestión, construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, cuenta con el apoyo del Ministerio de Fomento español y el Ministerio de Equipamiento y Transporte marroquí.

V ■ ANEXOS

1. INFORMES DE FERIAS

No existen ferias específicas del sector en Marruecos. Puede que la más apropiada sea la feria SIB, que es de construcción pero incluye obras públicas.

2. LISTADO DE DIRECCIONES DE INTERÉS

.....

O.n.c.f.	037 77 47 47
8 Bis, rue Abderrahmane Ghafiki - 10000 Rabat Tél. : 037 77 47 47 Fax : 037 77 00 02 www.oncf.ma	
Dirigeant : M. Med Rabie Khlie <i>Dir. gén.</i> M. Azzeddine ElAmraoui <i>Représentant de la Direction</i>	

M. Mohammed SMOUNI – Director de la División de Infraestructuras de la ONCF:

- E-mail: smouni@oncf.ma
- Teléfono : 212 37773271

M. Knina Driss – Departamento de Equipamientos Ferroviarios de la ONCF:

- E-mail: knina@oncf.ma
- Teléfono móvil: (212) (0) 65 84 26 90

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

S.c.i.f.	022 35 39 11
allée des Cactus, Ain Sebaâ - b.p.2604 - 20250 Casablanca Tél. : 022 35 39 11 - 022 35 10 93 Fax : 022 35 09 60 www.scif.co.ma - Email : scif@scif.co.ma	
Effectif entre 200 et 500 S.a. - 44232525 Dh - RC6407 Casablanca - Création 1946	
Construction ferroviaire, grosse et moyenne chaudronnerie.	
Dirigeant : M. Miloud Chaabi <i>Président</i> M. Mohamed Iraqi <i>Adm.d.gén.</i> M. Rachid Sraïdi <i>Dir. gén.</i> M. Abderrahim Barj <i>Dir.gén.a.</i>	

Alstom Maroc	022 97 77 00+
lotissement la Colline (Sidi Maarouf), immeuble Régence - 20190 Casablanca Tél. : 022 97 77 00+ Fax : 022 97 28 13 www.alstom.com	
Effectif entre 50 et 100 Dont 20 cadres S.a. - 75201000 Dh - RC112481 Casablanca - Création 2001	
équipements d'infrastructures électriques et ferroviaires.	
Dirigeant : M. Hassan Khiyar <i>P.d.g.</i>	

Plus trade	022 25 80 10
100, bd Abdelmoumen, imm.Cimr, 14 ^e ét. - 20100 Casablanca Tél. : 022 25 80 10 - 022 23 13 96 Fax : 022 25 13 99 Email : plustrade@plus-trade.com	
Effectif Inférieur à 10 S.a.r.l. - 900000 Dh - RC48195 Casablanca - Création 1986	
Matériel industriel et minier.	
Dirigeant : M. Laurent David <i>Gérant</i>	

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Egis rail	037 26 36 66
40, bd Al Alaouyine, angle Ahfir - 10000 Rabat Tél. : 037 26 36 66 Fax : 037 26 41 13 Effectif Inférieur à 10 S.a.r.l. - 100000 Dh Ingénierie en transports urbains par tramway. Dirigeant : M. Mustapha Khajij <i>Dir. gén.</i>	

A.f.s.	037 74 21 19
Route de la plage - 12050 Skhirate Tél. : 037 74 21 19 - 037 74 22 53 Fax : 037 74 21 36 www.deltaholding.ma - Email : afskirat@menara.ma Effectif entre 50 et 100 Dont 6 cadres S.a. - 5430000 Dh - RC12494 Rabat - Création 1949 Fonderie acier. Dirigeant : M. Hadj Fahim <i>Président</i> M. Fouad Fahim <i>Dir. gén.</i>	

A.i.c.	037 37 13 61
3, rue n°1 z.i. Bir Rami - 14000 Kénitra Tél. : 037 37 13 61 - 037 37 13 62 Fax : 037 37 13 35 www.deltaholding.ma - Email : aic@aic.ma Effectif entre 100 et 200 Dont 30 cadres S.a. - 10000000 Dh - RC15042 Kénitra - Création 1957 Signalétique intérieure, enseignes publicitaires. Certification ISO 9001/2000 (2004). Dirigeant : M. Hadj Fahim <i>Président</i> M. Fouad Fahim <i>Dir. gén.</i>	

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Elecam	022 87 99 00+
<p>18, lotissement la Colline (Sidi Maarouf) - 20190 Casablanca Tél. : 022 87 99 00+ - 022 33 59 49 Fax : 022 32 19 90 - 022 32 19 91 Email : elecam@elecam.co.ma</p> <p>Effectif entre 500 et 1000</p> <p>S.a. - 17352500 Dh - RC34017 Casablanca - Création 1975</p> <p>Electricité industrielle et tertiaire. Génie climatique et fluides. Maintenance multi-technique. Fabrications métalliques et poteaux en béton armé. Lignes et postes. Réseaux et télécoms. Certification ISO 9001/2000 (2003).</p> <p>Dirigeant : M. Jean-Louis Voillot Président M. Philippe Raynal Dir. gén. M. Abdellah Bennani Sec. gén.</p>	

Bérenger (Ets Léopold Bérenger)	022 59 21 01
<p>Lot. 55 Parc Industriel de Bouskoura Tél. : 022 59 21 01, 022 59 21 02, 022 59 21 03 Fax : 022 59 21 07 Email : berenger@lberenger.com</p> <p>Effectif 40 personnes S.a. au capital de 8 000 000 DH depuis le 31/12/2006</p> <p>Dirigeant : M. Jacques Berenger, P.d.g. M. Patrice Robert Berenger, Dir. gén. M. Arnaud Berenger, Dir. com.</p>	

EL MERCADO DEL EQUIPAMIENTO FERROVIARIO EN MARRUECOS

Thalès	022 54 87 80+
<p>310, avenue Haj Amar Riffi, (en face 162) - 20500 Casablanca Tél. : 022 54 87 80+ Fax : 022 44 65 81 www.thales.ma - Email : thales@thales.ma</p> <p>Effectif entre 10 et 20 S.a.r.l. - 600000 Dh - RC258818 Casablanca - Création 1996</p> <p>Intégrateur de systèmes d'information. Centre de compétence Sage. Formation. Vente et maintenance de matériel informatique.</p> <p>Dirigeant : M. Abdellah Reda <i>Dir. gén.</i></p>	

Somafel	022 36 28 90
<p>17, rue Bab Mansour, Espace Porte d'Anfa - 20200 Casablanca Tél. : 022 36 28 90 Fax : 022 36 26 47 www.somafel.pt - Email : geral@somafel.pt</p> <p>Effectif Inférieur à 10 Agence - Création 2007</p> <p>Ingénierie et travaux ferroviaires.</p>	

Antolin Tanger	039394292
<p>Tél: 039394292 Fax : 039394293</p> <p>Fabrication de housses de sièges, de revêtements et panels de portes pour l'automobile</p>	

3. BIBLIOGRAFÍA

- Office National des Chemins de Fer (ONCF)
- Agence pour l'aménagement de la vallée du Bouregreg (AAVB)
- Portal del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio: www.comercio.es
- Ministère de l'équipement et du transport
- Ministère de l'industrie, du commerce et des nouvelles technologies
- Portal de comercio exterior de la UE: www.exporthelp.europa.eu/
- Portal de las Aduanas Marroquíes: www.douane.gov.ma
- Base de datos del Kompass
- Portal de de base de datos Kerix: www.kerix.net
- Office de changes
- Portal del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio de España: www.comercio.es
- L'Économiste
- Le Matin
- Portal de El Economista: www.eleconomista.es