

## FIRMA DE LOS CONTRATOS DEL TAV Y LA LOCOMOTORA

# Reestructuración del sector, última etapa

A las tres y veinte de la madrugada del pasado 16 de marzo comenzaba, con la firma del contrato de trenes de alta velocidad, entre RENFE y Alsthom junto a las empresas del INI-MTM y Ateinsa—, la última etapa de la reestructuración del sector de fabricación de material rodante ferroviario español.

Amparo Suárez

Aproximadamente 10 horas antes, Jean-Pierre Desgeorges, presidente-director general de Alsthom tomaba su avión particular con destino a España para culminar con su firma la negociación del contrato del tren de alta velocidad. Inicialmente, estaba previsto que la firma se produjese a primeras horas de la noche, pero la complejidad de las negociaciones, algunos problemas de carácter jurídico debido a las distintas legislaciones de las dos naciones firmantes y la necesidad de dejar resueltos algunos puntos retrasaron el acto, que tuvo carácter privado.

Al día siguiente, los titulares del Consorcio Aleman

firmaban con RENFE el contrato para la fabricación de 75 locomotoras E120.

A las 13,30 aproximadamente del mismo día 16 Leopoldo Iglesia, director general adjunto de Compras y Mantenimiento de RENFE explicaba a los medios de comunicación las principales novedades contenidas en los 56 folios que compilaban todo lo relativo al tren español de alta velocidad.

**CARACTERÍSTICAS.** En el contrato se determinaba que, finalmente, los TAVs, serán bitensión (25kV-3kV), lo que supondrá un incremento de unos 1000 millones de pesetas sobre los 51.400 presupuestados, y estarán preparados para la tri-tensión

(1,5kv) cuando salgan a Francia.

Será un tren netamente español para lo cual además de los colores propios que aún no están decididos pero que en una de sus posibilidades se irán degradando del rojo al amarillo, y en la otra, se moverá en la gama de los azules, el TAV tendrá su propio diseño del morro que perderá parte del dibujo quebrado de la nariz, y redondeará su perfil según un trabajo de la empresa inglesa Addison que colaborará con un grupo de diseño de RENFE.

Las modificaciones para conseguir la nueva nariz del tren forman parte del contrato que firmaron los franceses y se incluyen como

● Que en CAF existen problemas. Parece ser que un grupo de técnicos y ejecutivos de la empresa, presentaron un escrito cuestionando la política seguida por la actual dirección en la negociación de los acuerdos para los contratos de material para alta velocidad y en la reestructuración industrial que en estos momentos vive el sector de fabricación de material rodante ferroviario. En la actualidad, CAF aparece como subcontratista en el grupo que lidera Alsthom y está previsto que fabrique una cantidad importante del material contratado el día 16 de marzo.

● Que Talgo está desarrollando, en unión de algunas de las empresas que integran el consorcio alemán que se presentó al último concurso de material una cabeza tractora capaz de arrastrar sus trenes a alta velocidad. Como explicó el director de Compras y Mantenimiento, de RENFE, Leopoldo Iglesia, Talgo será la encargada de cubrir la conexión entre las líneas de ancho nacional e internacional en la red española, al menos durante los próximos dos lustros.

● Que el mantenimiento de los TAV españoles lo llevará Alsthom en instalaciones de RENFE, con material y equipos no fungibles propiedad de la red. Por el contrario, el material fungible correrá por cuenta de la empresa francesa. En cuanto al personal, se baraja la posibilidad de que fuera personal RENFE prestado a la multinacional para este trabajo.

● Que las dificultades que tienen las empresas del INI en Bruselas pueden resolverse en un corto plazo de tiempo, mientras que las de Cenemesa-Conelec podrían no tener una solución tan clara en un futuro próximo.



En primer plano los presidentes de RENFE, Julián García Valverde y de Alsthom, Jean Pierre Desgeorges.

anexo II a las 56 hojas del texto del contrato final. Por el mismo acuerdo los galos se comprometen a, en un plazo de aproximadamente un mes, hablar de las consecuencias que pudiera tener el cambio.

Uno de los argumentos habituales en la mesa de negociación a lo largo de estos meses ha sido el de el cumplimiento de los plazos que finalmente han quedado prácticamente iguales, puesto que la entrega se extiende a lo largo de 24 meses desde el momento de la firma, y el primero de los TAV habrá de llegar a España en marzo de 1991.

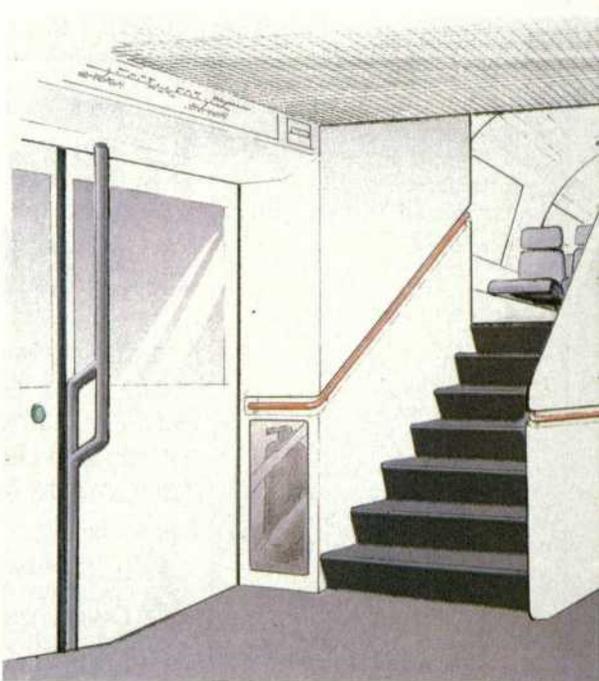
En el caso de las locomotoras, el acuerdo con el Consorcio Alemán contemplaba que el pasado 22 ó 23 de marzo se habrían de presentar una serie de estudios de nuevo diseño para cambiar en algo la imagen de la E120. Las locomotoras serán polivalentes para tráfico de viajeros y de mercancías, tendrán ancho internacional.

**PRIMER PAGO.** RENFE desembolsará en los días siguientes a la firma un 10 por ciento del importe del contrato y el resto se hará según facturación.

Con esta firma del contrato, RENFE pierde por el momento su carácter de estrella en el escenario de la alta velocidad y de nuevo se

erige en protagonista la reestructuración industrial del sector de fabricación de material rodante ferroviario y la toma por Alsthom de las empresas afectadas incluirá a Maquinista, Ateinsa, Macosa y posiblemente Cenemer, aunque los muchos problemas de la financiación y ajuste de personal de esta última, hacen que sea más difícil predecir su destino.

**CONDICIONES.** Eran varias las condiciones a cumplir en esta reestructuración, la primera de ellas la mencionada firma, después la consecución de financiación europea para las empresas, que en el caso de Maquinista y Ateinsa casi con seguridad estará resuelto en las primeras semanas de este mes, pero que en el caso de Cenemesa-Conelec puede resultar más complicada, dada la actual situación de esta empresa. Todo ello hace suponer que la reestructuración pueda estar finalizada para mediados de mayo, ya que hasta mediados de abril no podrá Alsthom tomar la participación mayoritaria de las empresas del INI — posiblemente, éstas deban presentar sus balances a 31 de marzo de 1989— y a continuación, probablemente entre mayo y junio entrará Macosa a tomar el 30 por ciento de participación en la nueva empresa que se creará. □



Las escaleras incluye luces en los pasamanos.

## COCHES DE DOS PISOS PARA CERCANIAS

# Ateinsa hará 60 unidades

En un futuro próximo, la imagen de un tren formado por coches a dos niveles se convertirá en figura habitual en las vías de acceso a las grandes ciudades españolas, como lo es ya en las de otros países europeos.

Amparo Suárez



La comodidad y la seguridad han sido los aspectos más considerados en el diseño interior de estos nuevos coches.



Con la firma del consorcio alemán se cumple un requisito importante para la reestructuración.