

EL PENDULAR ENTRA EN EUROPA COMO TREN DE NOCHE

Renfe-Talgo venden 209 coches a la D.B. por 13.000 millones

La agrupación de empresas Renfe-Talgo espera, al cierre de estas páginas, la confirmación del más importante pedido de material ferroviario que se haya realizado jamás en la historia del sector desde un país extranjero. La Deutsche Bundesbahn y el grupo español llegaron a un total acuerdo para la venta de ocho trenes Pendulares de noche, de 26 unidades cada uno, tras la rebaja de algo menos de mil millones de pesetas, en un precio que supera los 13.000 millones.

Roberto Carballo

El doctor Theophil Rahn que preside la zona ferroviaria sur de la República Federal de Alemania, de parte germana, y Lucas Oriol, vicepresidente de Talgo, y Manuel Díaz del Río, alto directivo de Renfe, de parte española, alcanzaron un total acuerdo el pasado mes de abril para la compra por la Deutsche Bundesbahn de 208 coches de la serie Pendular, por un importe superior a los 13.000 millones de pesetas. El material será usado para la formación de ocho trenes que realizarán servicios de noche, con trayectos que unirán las ciudades más importantes de la República Federal, Austria y Suiza.

La operación se encuentra, al cierre de esta edición, a la espera de que la dirección de la Deutsche Bundesbahn remitiera a la sede central de Talgo, en la calle Montalván de Madrid, un escrito de ratificación de pedido. En dicho escrito deberá proponerse igualmente una fecha para la firma oficial del acuerdo.

Después de treinta meses de contactos, el compromi-

so se alcanzó el pasado 15 de abril en una reunión celebrada en Munich, tras haberse producido una importante flexibilización de la oferta por parte española, y un notable incremento del pedido por parte alemana.

El Talgo va a hacer su entrada definitiva en Europa como tren de noche. En la recta final de la negociación, los responsables de la DB han decidido variar sus planes iniciales, que consistían en utilizar la tecnología Pendular en los proyectos de mejora de sus servicios regionales secundarios de la red Interregio, aprovechando el buen comportamiento en curva que el tren español demostró durante las pruebas realizadas entre Koblenza y Saabruken en noviembre de 1988.

En este contexto, el pedido que la red alemana pensaba realizar a Renfe-Talgo no superaban los 80 coches, para la formación de cinco a ocho trenes de día, con un precio estimado en 4.000 millones de pesetas. El cambio de planes ha hecho que el volumen de la compra se multiplique por tres. La par-



LUNA

te española ha podido aceptar por ello una significativa rebaja del 6% en el precio de la operación.

El acuerdo contempla la compra del citado material ferroviario por parte de la empresa alemana Siemens, que a su vez lo alquilará a la red alemana mediante un contrato de leasing a quince años. La participación de Siemens se completa con la fabricación de los elementos eléctricos de las unidades.

La composición de los trenes incluirá coches "gran class" con departamentos individuales y dobles equipados con ducha. Los responsables de la DB tienen interés en promocionar entre los hombres de negocios una oferta de "tren hotel" para desplazamiento de corta duración, con viaje nocturno, que permita aprovechar una jornada completa de trabajo.

La agrupación Renfe-Talgo se constituyó en 1987 para la promoción y venta de los trenes de la serie Pendular en el corredor Boston-Nueva York en Estados Unidos, y fue ampliada a operaciones similares en el

resto del mundo un año más tarde. Ambas empresas participan en todas las iniciativas de modo solidario, asumiendo riesgos y beneficios al 50 %.

Hasta la fecha esta colaboración internacional entre la compañía ferroviaria estatal y la empresa propiedad de la familia Oriol, se ha concretado en tres proyectos de gran envergadura. El primero de ellos, que dio origen a la asociación, fue la citada oferta de material para el corredor de Boston a Nueva York. La iniciativa se encuentra actualmente en punto muerto, en espera de que se encuentre una solución para el problema de la diferente altura de los andenes del corredor y las puertas del Pendular.

El segundo proyecto consiste en una oferta del mismo material para diversas líneas en el estado norteamericano de California. El último contacto se estableció durante el mes de noviembre de 1989. La tercera iniciativa se concretaba en las relaciones establecidas con la Deutsche Bundesbahn, que ahora están a punto de dar sus frutos. □