

Talgo alcanzó los 500 km/h en banco de pruebas y se presentó al concurso de Cercanías

Los resultados obtenidos por el material rodante de Talgo para alta velocidad, en el banco de pruebas de Munich, unidos a su presencia con una oferta conjunta con la canadiense Bombardier en el concurso para material de cercanías de Renfe, han puesto de nuevo a Patentes Talgo en el punto de mira informativo.

Amparo Suárez.

La posible diversificación en la actividad de la casi única empresa española con tecnología propia en el material rodante ferroviario, inevitablemente ha causado una cierta expectación en el sector.

Mientras que en lo que se refiere a la alta velocidad hay un acuerdo prácticamente mayoritario en mirar con buenos ojos la presencia de Talgo en este campo, en el de las cercanías las opiniones están un poco más divididas, sobre todo, por la presencia de una nueva multinacional, con una notable agresividad comercial en un mercado completamente definido en lo que a pedidos se refiere.

El hecho de que la empresa canadiense Bombardier entre en el mercado español de la mano de una empresa como Patentes Talgo que es tradicional en el mundo ferroviario nacional y que mantiene muy buenas relaciones con la principal empresa demandadora de material, no ha hecho sino incrementar la inquietud en el sector asentado en España.

ALTA VELOCIDAD. La posición de Talgo con respecto a las pruebas que su material ha realizado en Munich, evidentemente es de satisfacción, pero siempre con la cautela característica de la empresa española, que se niega a dar resultados provisionales hasta que no tenga los definitivos que pueden estar listos hacia mediados del próximo mes.



LUNA

Sin embargo, las pruebas realizadas hasta el momento, despejan importantes incógnitas técnicas e indican que las investigaciones van por un excelente camino, "bien dirigidas a conseguir un tren de alta velocidad de gran confort y calidad", habida cuenta de que incluso los primeros resultados de las pruebas de estabilidad han sido claramente esperanzadores.

Las pruebas se han realizado con remolques Talgo para alta velocidad y, lógicamente, habrá que esperar en un futuro próximo el resultado de los desarrollos que la alemana Krauss Maffei está haciendo para las cabezas tractoras que arrastrarán el prototipo del tren Talgo para alta velocidad. Krauss Maffei está estrechamente relacionada con la multinacional germana Siemens, una de las empresas de más arraigada presencia en nuestro país, y de tradicionales buenas relaciones con Patentes Talgo.

Fuentes próximas a la directiva de Siemens en España afirman "Los buenos resultados de Talgo no nos sorprenden en absoluto. Estas pruebas no son más que la continuación de las realizadas el anterior verano en

Alemania, con buenos resultados, que eran un preaviso de las que se han obtenido en Munich". Talgo ha echado toda la carne en el asador para este proyecto en lo que califica como "un gran esfuerzo inversor" y por lo que se refiere al futuro espera "contar con el apoyo de Renfe", ya que según Patentes Talgo "Renfe es consciente de que somos la única empresa española importante con tecnología propia".

Por su parte, el director general de alta velocidad de Renfe, Leopoldo Iglesia afirma "estaremos muy orgullosos de poder contar con trenes españoles de alta velocidad".

PROTOTIPO 1991. La incógnita que resta por despejar es la de la fecha en la que Talgo pueda tener desarrollado su tren. Si se cumplen los plazos establecidos hasta este momento, a finales del presente año podría existir un prototipo de tren de alta velocidad Talgo "para cuya realización estas pruebas de Munich han sido un nuevo escalón".

Quienes de alguna manera podrían verse más afectados por esta llegada a la alta velocidad de Patentes Talgo, son las empresas

integrantes de la multinacional anglo-francesa GEC-Alsthom, creadora y constructora del único tren europeo de alta velocidad, el TGV, que tiene un amplio servicio comercial en la SNCF y más de una década de experiencia, y a quien Renfe adquirió 24 trenes para la explotación de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.

En fuentes cercanas al grupo se felicita a la empresa española por haber alcanzado los 500 kilómetros a la hora en el banco de pruebas de Munich, "un hecho que no deja de ser importante" aunque, no obstante, se hace constar que "las pruebas, hasta el momento, se han realizado con material rodante, no con material tractor".

Aunque la fecha para el prototipo esté ya fijada, no está determinada aquella en la cual el tren estará listo para ser una oferta concreta y además, en este momento, es prácticamente imposi-

ble fijarla. Las mismas fuentes próximas al grupo anglo-francés consideran "que es necesario un plazo de al menos 4 ó 5 años antes de que el tren de alta velocidad de Patentes Talgo esté en condiciones de competir". Por su parte, el máximo responsable de la alta velocidad de Renfe espera "que podamos contar con Talgo cuando se decida el próximo concurso de alta velocidad, que será cuando se determine qué nuevas líneas se construirán".

CERCANIAS. En cuanto a la repercusión que la presencia de Talgo compitiendo en alta velocidad con las fórmulas ya existentes tendrá sobre el mercado español, en opinión de Leopoldo Iglesias será un elemento que "activará la competitividad en un mercado de libre competencia".

En el campo de las cercanías, las impresiones del sector son algo más reticentes, quizás por la proximidad temporal del aconteci-

miento —el 20 de diciembre se cerró la presentación de las ofertas— y en la medida en que Talgo ha servido de vía para la entrada de la canadiense Bombardier en el mercado nacional, para ofertar un prototipo original de 447 basado en material de la multinacional.

La nueva presencia en el sector causa una cierta inquietud, entre otras cosas porque el contrato es muy importante, se calcula en torno a los cien mil millones, y supone la carga de trabajo del sector durante los próximos años.

Además existe el temor semi-confesado en el sector de que dado el estilo de las multinacionales americanas y el deseo concreto de Bombardier de entrar en el mercado español, pueda ésta haber presentado una oferta muy competitiva como vía de entrada a un sector, en el que, según algunos rumores, ya habría intentado entrar de la mano de otra mecánica nacional. □

EL CONCURSO DE CERCANIAS SE CERRO CON NUEVE OFERTAS

Finalmente, fueron nueve las ofertas que se presentaron al concurso de Cercanías de Renfe, para optar a la fabricación de este paquete de material que rondará los 100.000 millones de pesetas.

Las alianzas fueron variadas y, en algunos casos sorprendentes, como en su momento anticipó V.L. En solitario sólo se presentaron Tafesa y Herederos de Ramón Múgica. Caf estuvo presente en 4 ofertas: con Mitsubishi para las unidades 447; y en otra oferta para las mismas unidades con ABB y Siemens; para la serie 446 formó grupo con ABB, Mitsubishi, MTM, Ateinsa y Meinfesa, y para las automotrices y los coches de dos pisos fue aliada con Siemens. GEC-Alsthom presentó ofertas en solitario para los automotores y coches de 2 pisos y a la unidad 447. La más pequeña en volumen, pero la más inquietante fue la oferta de Talgo y Bombardier.

LAS EMPRESAS. CAF y Talgo son, sin duda, las empresas que más incógnitas levantan dentro del sector español de fabricantes de material rodante ferroviario, quizás debido, a que su no pertenencia a una multinacional concreta, hace más difícil de vislumbrar sus movimientos estratégicos.

Cada cierto tiempo, la experien-

cia demuestra que las interrogantes que el sector se plantea sobre ellas, están casi siempre justificadas. Por ejemplo, el día D —20 de diciembre— a la hora H —11 de la mañana— la incógnita de Bombardier más Talgo, que durante semanas había sido tema de comentario, quedó totalmente despejada con la presencia de ambas empresas al concurso de cercanías con oferta conjunta para el prototipo de la 447. Previo a ello, arduas reuniones que tuvieron su final con la presencia en España, durante el mismo día y al anterior de la pre-

sentación de ofertas, de Pierre Goulet, uno de los responsables de la multinacional en Canadá, que había viajado a España para ultimar los detalles del acuerdo.

Con respecto a Caf, se conocían algunos de sus partenaires, porque ya se habían anunciado en la prensa su unión a Siemens y a ABB para los coches de dos pisos o la 447; sin embargo, lo que no se preveía era su presencia con todos los fabricantes importantes del sector, excepto Tafesa y Talgo, en una u otra oferta. Siemens, ABB, Alsthom y Mitsubishi se han presentado en compañía de la mecánica independiente. Su presencia junto a las mecánicas del grupo GEC-Alsthom en España para las unidades 446 no deja de ser sorprendente. El que todas las empresas, que han trabajado en el desarrollo del proyecto CDTI, hayan presentado una oferta conjunta a las 446 tiene diferentes lecturas, pero hay un hecho difícil de obviar y es el de que las mecánicas más importantes del sector se han agrupado para hacer la casi única oferta real para este tipo de unidades.

En el resto de las ofertas ya no habría sorpresas, pues la presencia de Tafesa y Herederos de Ramón Múgica era ya esperada y aunque había una cierta inquietud respecto a los precios, el sector no estaba demasiado preocupado. □



LUNA