

CON UNA FACTURACION ANUAL DE 11.000 MILLONES DE PESETAS

## Talgo compra la constructora de material rodante finlandesa Transtech



El pasado 12 de mayo Patentes Talgo S.A. anunció la firma de un preacuerdo con la empresa siderúrgica finlandesa Rautaruukki para la compra de su división ferroviaria Transtech. El preacuerdo que se concretará en la compra en firme en los primeros días del presente mes de junio supone para la empresa española un incremento significativo en capacidad de producción, facturación, línea de productos y mercados.

**E**n otoño de 1997, pocos meses después de incorporarse como consejero delegado a Talgo, **Francisco de Lorenzo**, situaba como uno de sus objetivos el convertir la empresa en una multinacional española de la construcción ferroviaria. Meta que después de la compra de Transtech afirma haber conseguido sólo parcialmente.

Para completar ese objetivo

es necesario consolidar la posición en Estados Unidos y Canadá, "donde tenemos enormes posibilidades, porque tenemos la solución para muchos de los problemas ferroviarios que allí se plantean. Y todo nos confirma que instalándonos allí nuestra posición se consolidará y asegurará completamente nuestro futuro. Con este planteamiento, señala **de Lorenzo**, "el ser multina-

cional terminará con una consolidación en Norteamérica que habrá de pasar, posiblemente, por tener allí —mediante compra o inversión— varias plantas industriales. Además una multinacional lo es cuando es nacional en muchos lugares distintos. No basta estar, hay que ser y ese un reto para Talgo."

Pero este primer hito conseguido, la compra de Trans-

tech, surge, a finales de 1997, de la colaboración con unos asesores internacionales para la identificación de oportunidades de negocio en todo el mundo —básicamente en Norteamérica y Europa— compatibles con la actividad de Talgo y generadoras de desarrollo y expansión del negocio en una línea de diversificación geográfica y de productos.

"Lógicamente, toda esa evolución que pretendemos, se realiza más fácilmente si implica una inversión industrial. Si, además de nuestro propio producto, somos capaces de integrar otras actividades iguales o paralelas. De manera que el crecimiento por adquisición de empresa o actividades estaba dentro de nuestra estrategia", afirma **de Lorenzo**.

En este marco, Talgo analizó más de un centenar de oportunidades de negocio, de la que se hizo una selección, cuya primera cristalización ha sido la compra de Transtech, si bien, según el consejero delegado, Talgo no termina este proceso con la adquisición de la constructora finlandesa.

El preacuerdo anunciado se cerrará en breve, probablemente en los primeros días de junio, pendiente de condicionantes —garantías, certificaciones, aprobación por parte de los Consejos de Administración, etcétera— que están en proceso.

Transtech fue creada por la siderúrgica Rautaruukki, en 1985, para hacer frente a un gran pedido de 40.000 vagones de nueve tipos especiales para los ferrocarriles soviéticos. La empresa se creó desde

cero en una zona relativamente poco desarrollada del centro de Finlandia –donde el cierre de una mina de vanadio elevó los niveles de paro muy por encima de los del resto del país. Con el colapso de la Unión Soviética en 1991, el pedido se paró cuando se llevaban vendidos 9.000 vagones y el problema subsiguiente de actividad de la empresa se palió convirtiendo a Transtech en una división dentro Rautaruuki dedicada al negocio ferroviario.

Esta división fabrica desde entonces vagones para los ferrocarriles finlandeses, suecos, daneses, e ingleses, entre otros, coches de viajeros de desarrollo propio con estructura de aluminio, dos pisos y aptos para 200 kilómetros por hora, de los cuales se están entregando las primeras 42 unidades, están pendientes 50 más y existe una opción por otros 50. Fabrica en colaboración con otras compañías tranvías, ha trabajado también con Adtranz en la fabricación de locomotoras y produce el Pendolino finlandés junto con Fiat.



Transtech tiene una cartera de pedidos de 26.000 millones de pesetas.

"En Transtech, hemos encontrado una capacidad industrial importante, una tecnología muy desarrollada en la construcción en aluminio y

una tecnología muy sofisticada en la construcción de vagones especiales de mercancías", subraya **de Lorenzo**.

"Todo ello en un país con

el mismo ancho de vía que el ruso y distinto al de los demás países nórdicos y del resto de Europa, y por ello con una problemática semejante a la que vivimos en España, lo que añade a la posibilidad de disponer de una importante capacidad industrial complementaria sobre todo para hacer frente a nuestros pedidos internacionales, el interés de la aplicación del sistema de cambio de ancho, y la oportunidad de llegar a mercados como los del Reino Unido, Dinamarca, Noruega, Suecia, Polonia o el propio finlandés donde no estábamos presentes".

En cuanto a los costes de fabricación en Finlandia, son semejantes a los españoles, de modo que no cabe pensar en la deslocalización de algunas de las actividades que Talgo realiza en España, según **Francisco de Lorenzo**, por varias razones, "porque en España estamos muy orientados al propio mercado interior, porque con la adquisición queremos aprovechar esa base para vender más al exterior y porque el programa que se anuncia para los próximos cinco años en el ferrocarril español es muy ambicioso y podría significar para nosotros que nos polarizásemos con nuestra capacidad dedicada al mercado español, de modo que cualquier tipo de negocio exterior no podríamos afrontarlo sin la capacidad industrial que nos aporta Transtech."

Transtech cuenta con dos centros de actividad en Finlandia, en las localidades de Oulu y Otanmaki, y una cartera de pedidos de unos 26.000 millones de pesetas. En cuanto a trabajadores, emplea a 570 de los cuales 380 son fijos y el resto, temporales, frente a los 900 de Talgo en España – en Rivabellosa, Las Matas, Aravaca y San Andrés Condal- a los que hay que sumar otros 80 entre Alemania, Berlín, y Estados Unidos, Seattle. **Angel Rodríguez** □

## Estados Unidos, Turquía, Rusia, Argentina...

Al margen de la compra en Finlandia, Talgo mantiene todos sus "frentes" exteriores abiertos. En Argentina la posibilidad de venta de material está muy mediatizada por los procesos electorales y si bien el interés por Talgo es real y la oferta interesante, será necesario que se calme el clima electoral y se resuelva el problema que la crisis financiera internacional del pasado mes de agosto produjo en el país, donde es probable que se abandone la paridad fija dólar/peso.

En Turquía, la línea Estambul-Ankara, es otro de los posibles negocios de Talgo -en colaboración con Renfe- que circula a marcha lenta. En Israel existen también posibilidades, pero es en Estados Unidos donde existen mejores expectativas, "estamos hablando de 80 trenes para los nueve estados del Medio Oeste, California o Florida, e incluso Carolina del Norte o Pennsylvania, que recientemente nos ha pedido una oferta para dos trenes", señala de Lorenzo.

Estas inversiones están basadas en operaciones estatales, no federales, con lo que los procesos de aprobación en los distintos estamentos implicados es largo, como prueba la experiencia de Vancouver- Seattle-Portland-Eugene, donde antes de la decisión de compra, los trenes de Renfe-Talgo estuvieron en alquiler – uno de ellos regresa ahora para prestar servicio en la línea AVE- los tres años que Amtrak necesitó para obtener los fondos para hacer la inversión en las cuatro composiciones que ahora funcionan en Estados Unidos.

En Rusia el interés de Talgo es importante pero las dificultades son muchas. Las discusiones iniciadas hace tres años han sufrido cambio de socios, de interlocutores y de marco político, sin que se haya conseguido cerrar. "Otro de los problemas es el escaso desarrollo del marco jurídico ruso hasta el punto de que los contratos que estamos haciendo se están haciendo con base en la jurisprudencia sueca, para evitar las grandes lagunas legales rusas", concluye el consejero delegado de Talgo. □