

LUNA



Talgo prepara su entrada en la Alta Velocidad



DIEGO F.F.

Pilar Lozano-Roberto Carballo

La empresa española de fabricación de material rodante, Talgo, prepara su reentrada en la carrera por la alta velocidad ferroviaria, tras un espeso silencio de muchos meses. En la sede madrileña de Montalbán 4, han sucedido algunas cosas, desde aquella fecha de junio de 1988 en la que la familia Oriol decidió no presentar una oferta Talgo para la construcción del TAV español. Y lo sucedido, básicamente, ha sido la consumación del relevo generacional entre miembros de la propia familia, y un intento, no consolidado, por profesionalizar la gestión de la empresa. Además, se ha mantenido la tensión

por diversificar, fuera de España, la cartera de clientes, aunque, hasta la fecha, sólo la venta de cinco trenes Pendulares para la red Alemana tenga visos de convertirse en realidad. Como ha ocurrido con el resto de las empresas ferroviarias españolas, a Talgo también se le han adjudicado algunos "partenaires", ante una hipotética apertura a la participación multinacional. Los empleados de la compañía se han dirigido a los sindicatos de la Deutsche Bundesbahn, a comienzos de este año, para recabar información sobre las presuntas intenciones de la participación de Siemens en el capital social de Talgo.



Alta velocidad, la asignatura pendiente

Algunos medios de comunicación recogieron, el pasado mes de diciembre, informaciones sobre los esfuerzos de Talgo por presentar ante la opinión pública y ante Renfe de modo inminente, una oferta de TAV. Quizá estas noticias hayan respondido a una de las escasas iniciativas informativas tomadas por el nuevo presidente de la compañía, y que el gabinete de imagen ha dejado traslucir de modo tímido ante algunos órganos de prensa.

Por otra parte, fuentes del colectivo laboral de Talgo han asegurado que en diferentes ocasiones, personas afines a la recién inaugurada dirección han hecho llegar por diversos conductos a sus trabajadores la idea de que es inminente la presentación de un proyecto de alta velocidad a Renfe. Esta revista ha consultado al gabinete que lleva la imagen de la compañía ferroviaria, don-

de han asegurado que una presentación de este tipo no podrá llevarse a efecto antes del próximo mes de mayo.

Vía Libre ha podido saber que en Investesa, departamento de investigación de Talgo, no existía una línea de desarrollo prioritaria en esta dirección, cuando menos a mediados del pasado enero. Los esfuerzos de la oficina estaban entonces volcados en ajustar la oferta técnica y económica de la venta de trenes en Alemania. Todo parece indicar, sin embargo, que la nueva dirección pretende enmendar errores pasados, para poder ofrecer en breve plazo un TAV desarrollado por Talgo. La alta velocidad sigue siendo la gran asignatura pendiente de la empresa ferroviaria de la familia Oriol. Cuando van a cumplirse dos años de su autoexclusión del concurso de material ferroviario para la construcción del TAV convocado por Renfe, todavía no se ha dado una explicación convincente sobre las razones profundas de la dirección de Talgo para no acudir a aquella convocatoria.

Dentro y fuera de la empresa, en función de los acontecimientos posteriores, se confirma la impresión de que tal medida fue un "grave error". En medios ferroviarios se habla del "miedo escénico" que se apoderó de la familia Oriol ante las

DIEGO F.F.



LA POLITICA DEL SILENCIO

La política que practica la empresa Talgo ante los medios de comunicación es la del más absoluto hermetismo. Sus directivos traducen la vieja máxima de "que se hable de mí, aunque sea mal", por otra que prefiere "que no se hable de mí, ni aunque sea bien". Acontecimientos como la presentación de ofertas para el concurso de Alta Velocidad, convocado por Renfe, y que tuvo como fecha límite el 14 de junio de 1988, dieron buena prueba de cómo gestiona la empresa española su

política informativa. Hasta el último minuto, cuando acabó el plazo de aceptación de proyectos, nadie averiguó que Talgo había renunciado a presentarse a aquella convocatoria, en la que figuraba como un importante candidato.

Más recientemente, en la última noticia de relieve que ha tenido a la compañía ferroviaria de los Oriol como protagonista, referente a la opción de venta de cinco trenes pendulares a la empresa alemana Siemens, la información fue divulgada por Peter Blanc,

directivo de la Deutsche Bundesbahn.

Entre las medidas de reorganización interna que adoptó Talgo durante el invierno de 1989, una fue contratar un gabinete de imagen, cuyo nombre responde a las siglas C.E., para que gestionara sus relaciones con la prensa. A pesar de este hecho, el principio de la reserva informativa ha seguido primando, y la empresa ferroviaria española continúa siendo una gran ausente para los medios de comunicación.

Un somero chequeo a

las noticias ferroviarias aparecidas en la prensa durante el último mes, da buena prueba de la inexistencia informativa de Talgo. La empresa es mencionada en siete ocasiones por algún medio de comunicación escrito, entre el 10 de enero y el 10 de febrero últimos. Sólo en una de ellas, con motivo de un descarrilo en la estación de Recoletos de Madrid, aparece consignada como protagonista de una noticia de veinte líneas. En las demás ocasiones se reseña su nombre de pasada. □



iniciativas de carácter empresarial que hubiera debido adoptar la compañía, duplicando o triplicando su actual volumen, si hubiera ganado el concurso para la construcción del TAV.

ENMENDAR ERRORES. Los movimientos de la nueva dirección de Talgo, en el sentido de recuperar el tiempo perdido en alta velocidad, y las declaraciones de Julián García Valverde, reconociendo el interés de Renfe por cualquier oferta de Talgo, dan idea de la dimensión del error cometido. Sin embargo, enmendar aquella medida equivocada, no va a ser sencillo. El encarecimiento en la construcción de la línea Madrid-Sevilla, las dificultades del Canal de la Mancha, han abierto serias dudas sobre el ritmo que se adoptará para completar el mapa de la alta velocidad en nuestro país. La línea Madrid-Barcelona, y la posible convocatoria de un segundo concurso para la construcción de nuevo material ferro-

viario, en la que podría entrar la oferta de Talgo, están en el aire.

Las posibilidades de Talgo pueden variar en función de la decisión que se adopte sobre el cambio de ancho de vía. Cuanto más pequeña sea la red de ancho internacional en nuestro país, mayor protagonismo deberá otorgarse a los trenes de la familia Oriol. Así lo han reconocido en diversas declaraciones algunos altos cargos del Ministerio de Transportes y de Renfe, que siempre recurren al sistema de ejes intercambiables de Talgo, cuando echan cuentas, y evalúan el coste real del cambio de ancho de vía en el conjunto de la red.

La tecnología Talgo, por otra parte, sigue demostrando su completa vigencia, y falta todavía por constatar en pruebas de vía cuáles son sus límites reales en confort y velocidad. Vía Libre publicaba en su número 299, correspondiente a diciembre de 1988, las impresiones de algunos técnicos de Talgo sobre las transformaciones que deberían efectuarse sobre el modelo Pendular para adaptarlo a la alta velocidad. Se aseguraba que sería imprescindible "sustituir las puertas manuales por otras de bloqueo automático, reducir el tamaño de las ventanas, introducir retretes estancos, mejorar los pasos



EL SWITCHGLIDE PORTEC

El sistema de aguja que no necesita ningún engrase

No necesita grasa

El sistema de engrase Switchglide de Portec para agujas de vías férreas no requiere ningún lubricante. Reduce las necesidades de mantenimiento y permite el fácil movimiento de agujas en estaciones de clasificación, líneas principales, líneas secundarias, ferrocarriles metropolitanos y vías industriales.



Reduce el mantenimiento de la aguja

La práctica ferroviaria actual es aplicar aceite o grasa a las placas base de las agujas. En las agujas con tráfico denso, debe aplicarse una o dos veces por semana. Con el sistema Switchglide de Portec no se necesita ninguna grasa y por consiguiente, se reduce el tiempo de mantenimiento de la aguja, siendo evidentes los ahorros en coste directos y los trabajadores pueden dedicar tiempo a la conservación de otras zonas de la vía.

Las máquinas bateadoras y otros equipos de conservación de las vías no resultan afectadas por la instalación del sistema Switchglide.

Auto-limpieza

El sistema Switchglide se diseñó pensando en su autolimpieza con el fin de reducir el desgaste del carril y del soporte elástico. Las ranuras diagonales cortadas a lo ancho de la almohadilla sirven para canalizar la arena, el combustible diesel y otros contaminantes alejándolos de la superficie de trabajo.



Fácil instalación y mantenimiento

El sistema Switchglide puede instalarse en agujas nuevas o existentes. Se pueden instalar a pie de obra con el empleo de herramientas normales para vías. En las agujas de gran uso puede esperarse algún desgaste en la almohadilla. Esta última se sustituye con facilidad quitando un solo tornillo.

Con unas pocas reglas sencillas y los objetivos correspondientes se puede instalar el sistema Switchglide de Portec de forma rápida y permanente en la mayoría de las agujas.

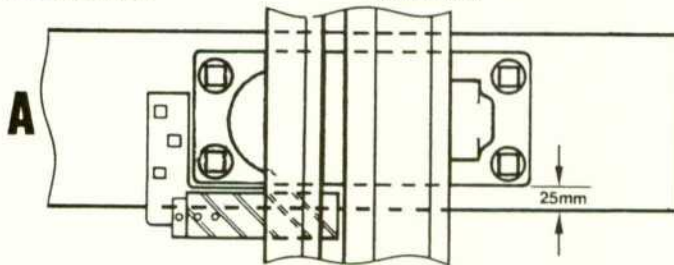
Inspeccione la aguja y tome nota de que placas base están en contacto con el carril de la aguja.

El objetivo del montaje de Switchglide es elevar ligeramente el carril de aguja, de modo que todo el movimiento deslizante se realice sobre el Switchglide y no sobre la placa base.

En condiciones ideales, Switchglide debe montarse cada 4 traviesas como se indica en la ilustración, pero se monta mejor en la traviesa en donde se establece el contacto entre la placa base y el carril de aguja. Además, en el extremo del talón, sólo hay que montar un Switchglide cuando el desplazamiento del carril de la aguja es superior a 25 mm.

Posicionamiento

Hay que montar el Switchglide cerca de la placa base según se indica en la figura A. El saliente de la traviesa debe ser de 25 mm como mínimo.



Dirijase a:
KOBBEKO S.A.
Velázquez 92, bajo
28006 MADRID
Tel: 91-275 92 04. Fax: 91-276 61 93 (actualmente)
Tel: 91-575 92 04. Fax: 91-576 61 93 (próximamente)

 **PORTEC**



LUNA

TALGO-SIEMENS, UN AMOR NO DECLARADO

Un grupo de trabajadores de la empresa Talgo, entre los que se encuentran algunos miembros del Comité de Empresa, han dirigido una carta a los sindicatos mayoritarios de la compañía ferroviaria alemana Deutsche Bundesbahn. El motivo de la misiva es recabar información sobre el posible establecimiento de alguna forma de vinculación empresarial entre la empresa de material rodante español y alguna compañía alemana.

El rumor sobre la entrada de la multinacional germana Siemens en el capital de Talgo, al parecer no tiene hasta la fecha ninguna confirmación. Sin embargo, es una especulación que recorre periódicamente los mentideros ferroviarios y que, en esta ocasión, ha calado en el colectivo laboral de la empresa. Las negociaciones para la venta de cinco Pendulares en Alemania, las declaraciones espontáneas del directivo de la DB, Peter Blanc, y la consciencia entre la plantilla de Talgo de la magnífica impresión que causó el tren español entre los técnicos germanos en las pruebas de velocidad y pendulación parecen constituir todo el fundamento para la reedición de este viejo rumor. □

entre vehículos, incorporar frenos de alta velocidad, y reciclar en métodos informáticos algunos sistemas de control de marcha". Un año más tarde, no parece que la situación haya variado sustancialmente.

El relevo no llegó a ser profesional

Durante 1989 la empresa Talgo ha vivido un proceso de reorganización interna que venía motivado por múltiples factores. Quizás el más importante de todos fuera la necesidad de dar paso a un "relevo generacional" en la dirección de una empresa de propiedad netamente familiar. Pero también resultaba imprescindible redefinir una nueva estrategia de relaciones con Renfe, una vez que la compañía ferroviaria había ampliado su gama de proveedores de "grandes trenes", con motivo de la introducción de la Alta Velocidad en España.

El primer síntoma de la existencia de movimientos importantes en el seno de Talgo, fue el encargo que la dirección de la empresa hizo en invierno de 1989 a una prestigiosa consultora americana, para que realizara una completa auditoría interna. Un buen número de personas relacionadas directa o indirectamente con la compañía dirigida por la fa-

milia Oriol, fueron entrevistadas, y se enteraron por boca de los agentes de dicha consultora de que Talgo quería "profesionalizar" su gestión. En primavera, un medio de comunicación anunció que el consejo de administración de la empresa, contrataría a un alto ejecutivo para que ocupara la dirección general. La política de reserva informativa practicada por Talgo, ha dejado traslucir poco más que estas referencias sesgadas ante la opinión pública. Hoy se pueden conocer sólo algunos extremos del resultado conseguido por aquel proceso de reorganización. Efectivamente se ha consumado el "relevo generacional", abandonando Lucas Oriol la presidencia de la compañía, que ha pasado a recaer en su sobrino Jose María. El hijo del presidente saliente, que tiene idéntico nombre que el de su padre, Lucas Oriol, desempeña el cargo de vicepresidente.

Por el contrario, el intento de "profesionalización" de la gestión, ha quedado seriamente limitado. Vía Libre no ha podido confirmar este extremo, pero todo parece indicar que la dirección general de la empresa ha recaído sobre un economista de 58 años de edad, cuyo apellido es Rodes. El nuevo gestor no fue contratado fuera de Talgo, como anunciaba la noticia de prensa a la que antes se hacía referencia, sino es un "hombre de de la casa". El staf directivo, "no familiar", se completa con la figura de José Isidro Nardiz, que es el jefe de personal, al que se otorga una influencia decisiva en la cesión de Talgo.

CONVENIO. En la base de la compañía, la representación de los aproximadamente 1.200 trabajadores, negocia en la actualidad su II Convenio Colectivo. Por primera vez, en la historia de la empresa, han aparecido posiciones de una cierta dureza.

Las relaciones laborales en Talgo han estado siempre presididas por un estilo "paternalista", que la familia Oriol ha cuidado con esmero. Los niveles salariales

eran superiores a los del resto del mundo ferroviario. Además, la empresa ha atendido las necesidades familiares de sus empleados, facilitando médicos, colegios, empleos, etc, a quien los necesitaba, a cambio de profesionalidad y fidelidad. Como reflejo de esta situación, el Comité de Empresa tiene un sólo representante de la Unión General de Trabajadores, mientras que el resto pertenece a un sindicato "de la casa". La "dureza" en la negociación del II Convenio, no sería considerada como tal en ninguna otra empresa, sino todo lo contrario. En el caso de Talgo, una cierta inquietud sobre el futuro de la empresa que demuestran los trabajadores en los últimos tiempos, y también el envejecimiento de una plantilla, (con más de 45 años de media de edad), que se muestra sumamente fiel, y poco amiga de cambiar de trabajo, han hecho aparecer algunos "desencuentros" con la dirección, absolutamente inéditos en la historia de la compañía.

El objetivo: superar las fronteras de Renfe

La apuesta de Talgo por salir al exterior, y traspasar las fronteras comerciales, no sólo de España, sino también las de su cliente único, Renfe, ha conseguido una espectacular agenda de posibles destinos; Boston-Nueva York, California, Moscú, Argentina, Chile, Brasil, Australia, Alemania. Lo cierto, sin embargo, es que hoy sólo se mantiene viva la negociación con la multinacional germana Siemens, y la gran esperanza americana de Talgo, ha quedado en suspenso.

La venta de cinco Pendulares para la red germana mantiene un ritmo lento, según fuentes del gabinete de



imagen de Talgo. En el momento actual se discuten extremos técnicos, con el fin de adaptar el proyecto español a las exigencias ferroviarias de la DB. La construcción del material se repartirá entre ambos países, fabricándose en España los coches de viajeros, y en Alemania los cafeterías, furgones-convertidores y colas. La oferta económica, según el citado gabinete de imagen, no ha sido aún objeto de discusión.

Durante el pasado mes de enero, el ministro de Transportes visitó la Unión Soviética, y con este motivo se despolvaron algunos viejos proyectos no realizados. En-

tre ellos se encontraba el establecimiento de una relación ferroviaria directa entre Moscú y Madrid, servida por un tren con ejes intercambiables para triple ancho. En su día se barajó la posibilidad de que este tren fuera un Talgo. La iniciativa, sin embargo, nunca ha superado la frontera de las buenas voluntades, y de los contactos preliminares.

La venta de Pendulares para el corredor Boston-Nueva York, se encuentra en vía muerta. La diferente altura entre el acceso de los trenes españoles, y los andenes de las estaciones en aquella línea, se presentó en su día como motivo principal de desencuentro. Pero la razón real del estancamiento en la conclusión de la operación, se encuentra en la carencia de fondos federales para afrontar el relanzamiento del ferrocarril como opción de transporte en EEUU. La desaparición de la empresa Bombardier, deja a Talgo en una situación

privilegiada para optar a este contrato, si es que alguna vez las autoridades norteamericanas se deciden a solucionar sus problemas de tráfico, perjudicando los privilegios absolutos que ahora otorgan a coche y avión.

La operación en California tiene un encuadre totalmente distinto. Aquí no existen problemas económicos, y el gobierno del estado tiene las manos libres y muestra una mayor volun-

tad política para resolver sus problemas de comunicación por medio del relanzamiento de los corredores ferroviarios que unen Los Angeles con San Diego, y San José con San Francisco. Directivos de Renfe y de Talgo han visitado California para presentar una oferta previa, y una amplia comisión de técnicos de aquel estado les han devuelto la visita. Pero la iniciativa no ha superado este punto. □



DIEGO FF.

NUEVO CONCEPTO DEL MOVIMIENTO DE VAGONES FFCC

Los Autolocs serie 400: Solución técnica en manutención



De Dietrich ha desarrollado locotransportes telemantados por necesidades específicas de la manutención en el movimiento de vagones FFCC. La evolución tecnológica de la serie 400 está basada en una experiencia ferroviaria de **De Dietrich** conseguida a través de los años.

Estos equipos están pensados para trabajar en las más duras condiciones ambientales.

Características principales:

Esfuerzo al tiro: 3,5 t. a 20 t., según tipo. Velocidad de trabajo: 2 km/h. Velocidad en vacío: máximo 15 km/h.



ABB Industria S.A.

Departamento Manutención
Pº de la Castellana, 83-85 2ª planta
28046 MADRID - Tel. (91) 597 46 93
Télex 22793 - Fax (91) 555 61 87