



Caso Breve 39

LA INTERNACIONALIZACIÓN DE TALGO

Helena Peñalva Caraballo
Universidad Complutense de Madrid

La empresa española Patentes Talgo fue creada en 1942 en Guipúzcoa por los hermanos Goicoechea Oriol. Su internacionalización comienza en 1987 con la integración de los Talgo Internacionales en la red "Eurocity" y continúa en 1988 con las pruebas de alta velocidad de Talgo Pendular en la ruta Amtrak en el corredor Boston-Nueva York en Estados Unidos y en las vías de Deutsche Bahn en Alemania, en la que alcanza una velocidad de 291 km/hora.

En 2000 compra la empresa americana Transportation and Transit Associates LLC. En junio de ese año se constituye la filial norteamericana Talgo LLC y en julio comienzan a trabajar en Kazajistán, que se convertirá en el bastión principal de la empresa en Europa. En 2006 se constituye Talgo Oy (Finlandia) con la entrega de 20 trenes de dos pisos a los ferrocarriles finlandeses VR.

En junio de 2010, Talgo y los ferrocarriles kazakos firmaron un acuerdo para la creación de una empresa mixta, denominada Tulpar Talgo, y la construcción de una factoría de 31.000 metros cuadrados y con capacidad de fabricación de 150 coches al año, en la capital del país, Astana. El mes siguiente firma un contrato de 1.000 millones de euros con Kazajistán, consistente en servicios de mantenimiento con los ferrocarriles kazakos KTZ para el mantenimiento de 1.044 coches de pasajeros durante 15 años. El contrato es el mayor que la empresa española ha logrado en su aventura de internacionalización dentro de los servicios específicos de mantenimiento.

Pero quizás la operación más importante de Talgo en el extranjero ha sido su participación en la adjudicación en octubre de 2011 del Proyecto del AVE de Medina a La Meca a un consorcio de empresas españolas, del que forma parte Talgo con excelentes condiciones técnicas y económicas. En concreto el compromiso para Talgo es el suministro a Arabia Saudí de 36 trenes de alta velocidad para la citada línea, que supone un importe de 1.600 millones de euros. Existe una cláusula con una opción de otros 23 trenes, que elevaría el contrato a 2.400 millones.

La adjudicación de este importante proyecto supone un hito para la industria y la tecnología ferroviaria española y, en concreto, para la estrategia de internacionalización de Talgo, que dió frutos posteriores con importantes contratos en diversas partes del mundo, así como supuso una plataforma para futuras licitaciones internacionales de proyectos de alta velocidad.

En concreto, en la primera mitad de los años diez, la empresa entra en distintos países de la antigua Unión Soviética con actuaciones como la inauguración en 2011 de una fábrica en Astaná (capital de Kazajistán) con un contrato inicial de 1.000 millones de euros para el mantenimiento de 1.044 coches ferroviarios durante 15 años, y la firma posterior en 2013, de un acuerdo para fabricar 603 nuevos coches.

En los años centrales de la década de los diez, en Rusia, en 2015, comienza a funcionar con trenes Talgo la línea que une las ciudades de Moscú y Nizhni-Nóvgorod. En 2016, Talgo conecta, a través de cuatro países, Moscú con Berlín, reduciendo considerablemente la duración del trayecto. También en 2015 se firma un contrato por 38 millones de euros de suministro de 2 trenes con Uzbequistón Temis Yollari.





La actividad relevante en otros países comienza en los últimos años de la década con operaciones significativas como las siguientes. En 1019, Talgo firma un acuerdo marco con la operadora ferroviaria nacional de Alemania, Deutsche Bahn, para la fabricación de hasta 100 trenes por un importe aproximado de 550 millones de euros. En Estados Unidos, se crea la joint venture Talgo-Systra que se adjudica un contrato para la remodelación de hasta 121 coches de la red de Cercanías Metrolink Los Ángeles en California, por un importe de 138,9 millones de dólares. También se firma un acuerdo marco con Transport Scotland y Scottish Enterprise para establecer en Longannet una fábrica para Talgo Reino Unido.

Por último, en 2020, se acuerda la venta al operador danés DSB de 8 composiciones de coches Talgo 230, que cubrirían la ruta internacional Copenhague-Hamburgo

Pregunta: Identificar las estrategias de entrada a los países de destino que ha seguido Talgo, así como las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas

Fecha actualización del caso: junio de 2021

