

Alstom Transporte és un grup anglofrancès que a Catalunya ha esdevingut l'hereu de dues grans empreses dedicades a la fabricació de material ferroviari. Aquesta història la coneix molt bé el director general que el grup internacional té a la planta de Santa Perpètua de Mogoda, Pedro Hernández: **"Només set anys després que el primer tren de l'Estat fes el trajecte entre Barcelona i Mataró, va sorgir una gran estructura empresarial lligada a aquest esdeveniment històric: la Maquinista Terrestre i Marítima obria les portes i només dos anys més tard ho va fer Macosa, antigament Can Girona, que es dedicava al mateix."** Lligades a la història de la ciutat i amb una tradició industrial essencial i capdavantera, l'any 1989 s'integren a la firma Alstom, present en diversos sectors industrials: **"Alstom està lligada a la producció d'energia, la distribució d'aquesta, la construcció de vaixells, la contractació local i el manteniment, més el que ens interessa a nosaltres que és la divisió de transports."**

Líder mundial en la construcció de material ferroviari, Alstom Transporte està present a 60 països del món i dóna feina a més de 140.000 persones: **"La integració d'empreses com aquelles es produeix a conseqüència de l'excés de capacitat de producció de material ferroviari que hi ha al món. Cada país tenia la seva indústria, i amb la millora de la tecnologia, dels procediments i, per tant, de la productivitat calia reestructurar, integrar i, així, aconseguir modernitzar el sector."** Integrant la Maquinista i Macosa al nou grup, l'any 1989 la planta de Santa Perpètua va poder portar a terme un projecte tan important com era el primer tren d'alta velocitat espanyol: **"L'Ave va sortir de la nostra factoria, va ser un èxit sense precedents del que tant els més de mil treballadors de l'empresa com jo ens sentim orgullosos."** La integració d'indústries petites i mitjanes en empreses multinacionals permet, doncs, invertir molts més diners en recerca i desenvolupament per facilitar la creació de projectes estàndard: **"Desgraciadament, però, l'estandardització en el món ferroviari encara és lluny dels objectius que ens hem marcat. Estem treballant en aquests moments en el nou tramvia lleuger de Barcelona de manera que sigui semblant al de Lió, Bordeus o Dublín. Encara que per fora no s'assemblaran, el concepte serà el mateix i això permetrà abaratir costos, fiabilitzar i gaudir d'una tecnologia més avançada."**

Aconseguir una reestructuració no traumàtica de l'empresa no és gens senzill, però Alstom va saber sortir-se'n amb bona nota: **"Es va haver de reduir el personal, però es va fer de manera que no hi hagués gaire gent perjudicada. D'altra banda, es van traslladar tots els enginyers a Santa Perpètua i es va renovar la maquinària, de manera que ara podem assegurar que tenim la planta més moderna d'Europa i potser fins i tot del món."** Dirigir un grup tan nombrós de treballadors és una gran responsabilitat, i en Pedro n'és molt conscient: **"Sé que no és fàcil, però també sé que no estic sol. Tenir al darrere un nom com el d'Alstom m'ajuda a l'hora de desenvolupar determinats projectes."** I segueix: **"Ara, per exemple, estem construint el nou metro de Varsòvia i no hem hagut de ser nosaltres els qui anéssim a vendre el projecte. Ja hi ha un Departament Comercial del grup que s'ha encarregat de parlar amb les autoritats de Polònia i nosaltres ens hi hem desplaçat per presentar el disseny, el desenvolupament i la projecció final."** A Santa Perpètua s'encarreguen bàsicament i exclusivament de la construcció de material

ferroviari rodant, i ho fan amb l'ajuda de moltes altres empreses que han crescut a l'emparrà d'Alstom Transporte: **"Comprem el 68% del producte, és a dir, de cada cent hores de feina que hi ha en la fabricació d'un tren, 68 es fan fora de la nostra planta, i això vol dir que generem molts llocs de treball a Catalunya i a la resta d'Espanya."** I ens en posa exemples: **"Ens servim d'una indústria especialitzada en portes, d'altres que preparen els aparells d'aire condicionat o els sistemes de frens, i moltes d'altres que ens serveixen productes amb els quals després farem l'acoblament a les nostres instal·lacions."** Perquè tot això funcioni, és necessari que el Departament d'Industrialització i Enginyeria no tingui cap problema: **"Són la nostra base i són els que permeten que estiguem presents a molts i diversos mercats."**

El desenvolupament dels trens d'alta velocitat ha donat un impuls importantíssim al món del ferrocarril i Alstom no n'ha quedat enrere en cap moment: **"La tecnologia punta que s'ha aconseguit amb aquest tipus de trens ha permès que es milloressin també molts altres trens que no circulen a aquestes velocitats, però que ara tenen unes prestacions molt més bones."** I continua: **"Espanya està impulsant en aquests moments l'alta velocitat, i nosaltres hi participem d'una forma destacada. Aquest tipus de tren necessita una estructura i una via amb unes característiques concretes, per això l'Euromed, un tren que hem desenvolupat nosaltres, no pot agafar els 350 quilòmetres per hora, perquè la via no està en condicions perquè ho faci."** Però ¿quina és, doncs, la diferència fonamental entre un tren normal i un d'aquest tipus? **"El més important és la capacitat de frenada. Posar motors que augmentin la velocitat és senzill, el que és complicat és que puguin frenar en condicions de seguretat, que s'eviti el descarrilament i que, en cas que aquest es produeixi, no passi res."** Aquesta és la potència tecnològica d'Alstom que, a més, també té en compte una cosa tan important com el confort dels passatgers: **"Quan un tren va tan de pressa, produeix un moviment transversal que s'ha d'evitar per tal que els ocupants no es maregin o no se sentin incòmodes."** Pel que fa a aquest tema, en Pedro encara assegura: **"Els trens cada cop van més de pressa, però també cada vegada són més segurs. El d'alta velocitat és progrés, facilita la comunicació i és una competència a l'avió en trajectes de menys de 2 hores."**

A totes aquestes excel·lències s'hi afegeix la poca contaminació que produeix: **"El tren no provoca en aquest moment ni contaminació acústica. Ara és molt més silenciós un tren d'alta velocitat que un antiga màquina de vapor."** De totes maneres, els ecologistes encara fan sentir la seva veu: **"La via d'un tren d'aquestes característiques requereix un espai de seguretat més ample, cosa que pot ser una barrera per a molts animals, però s'està treballant per disminuir aquest impacte."** El món del ferrocarril és un món apassionant pel qual Pedro Hernández s'ha deixat arrossegar tal com demostra en cada una de les seves paraules: **"Suposo que és un terreny en què es barreja alta tecnologia, però també quotidianitat i sentimentalisme."** D'altra banda, vol destacar els lligams que l'empresa ha establert amb el país que l'ha acollit: **"Som hereus de la Maquinista i estem orgullosos de les nostres arrels, per això hem llegat tots els documents que posseïm d'aquesta indústria a l'Arxiu Nacional de Catalunya, perquè pensem que tenen un valor enorme."**



**“L'estandardització en el món ferroviari encara és lluny dels objectius que ens hem marcat”**

**Pedro Hernández** - Santa Perpètua de Mogoda (Vallès Occidental)