

LA FÁBRICA DE CAF DE BEASAIN SE EXTIENDE SOBRE UNA SUPERFICIE DE 443.000 METROS CUADRADOS, Y CUENTA CON UNA PLANTILLA DE 2.000 TRABAJADORES, QUE VARÍA LIGERAMENTE EN FUNCIÓN DE CONCENTRACIONES Y PUNTAS DE CARGAS DE TRABAJO.



Con una cartera de pedidos de 2.760 millones de euros

CAF-BEASAIN, entre la fabricación integral y la investigación tecnológica

GERARDO GARCÍA
CAF cuenta, además de la de Beasain, con fábricas en Irún y Zaragoza y plantas de acabado de trenes en Méjico DF, Querétaro, y en las ciudades norteamericanas de Sacramento, Washington y Elmira. Lo que distingue a Beasain de las restan-

tes, es que ésta es la fábrica "integral" de la que salen numerosos productos no desarrollados por las otras y a las que, por tanto, suministra. Además, en Beasain se concentra la actividad esencial de investigación aplicada. CAF-Beasain desarrolla todas las líneas de producto y funciones, mientras que las otras desempeñan, en diferente grado, actividades más especializadas.

En el primer semestre de este año, CAF ha obtenido un beneficio neto de 5'96 millones de euros, lo que supone un aumento del 11 por ciento respecto al mismo periodo de 2003. La cifra de negocio ha sido de 250'79 millones de euros, un 23 por ciento más que el pasado año. Su cartera de pedidos se situaba el 30 de junio pasado, en 2.760 millones de euros, de los que el 25 por ciento corresponde a la exportación.

Organización de la factoría

CAF-Beasain está organizada en cuatro divisiones productivas con funcionamiento diferenciado. La División I se

ocupa de la forja de ejes y ruedas para los bogies de los trenes, en una integración vertical del producto.

En la División II, además del mecanizado de los elementos citados, se elaboran enganches, bloques de freno o suspensiones neumáticas, entre otros.

La División III se ocupa de fabricar piezas de calderería y elementos estructurales, bogies completos y cajas de acero, hasta la fase de pintura.

Por último, en la División IV se construyen las estructuras de cajas de aluminio y los acabados de la mayoría de los vehículos, hasta la fase de pruebas y entrega de los trenes a los clientes.

La organización se completa con áreas como Compras, Planificación, Recursos Humanos, Informática, Servicio al Cliente, Mantenimiento, Comercial, Económico-administrativa y Ventas. La estructura de gestión se sustenta en el denominado sistema 'Baan', con arquitectura matricial de Gestión por Proyectos, según la cual cada uno de ellos es gestionado por un gerente, interlocutor de la empresa ante el cliente, en



En el primer semestre de este año, CAF ha obtenido un beneficio neto de 5'96 millones de euros, lo que supone un aumento del 11 por ciento respecto al mismo periodo de 2003.

todo lo relativo al desarrollo y control del proyecto.

Capítulo aparte merece el Centro Tecnológico del Ferrocarril que CAF alberga en sus instalaciones de Beasain y que incluye las funciones de ingeniería, diseño e investigación de los proyectos acometidos por la empresa, con especial dedicación al desarrollo de la investigación aplicada.

Esfuerzo inversor

CAF está realizando un importante esfuerzo inversor año tras año. En Beasain se han desarrollado importantes actuaciones de mejora, como la construcción de una planta para montaje y ensayos de bogies de ancho variable y la ampliación de las destinadas a la fabricación del acabado y al aluminio. Se han dispuesto instalaciones de aspiraciones localizadas, de pintura, un robot de soldadura y un horno de secado, y se ha instalado el sistema de extracción de gases en naves de pruebas. También se han llevado a cabo importantes inversiones en la implantación de medidas de seguridad en los equipos informáticos, así como en el desarrollo de aplicaciones informáticas de integración de la fabricación, y en la construcción de los nuevos laboratorios de ensayos de I+D.

En cuanto a formación en el año 2003, desde Caf destacan la actividad realizada en tecnologías de uniones soldadas, diseño y habilidades de gestión.

Presencia en el mundo

CAF ha construido trenes para prácticamente todas las empresa ferroviarias españolas: Renfe, Feve, Euskotrán, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y de Mallorca, Metros de Madrid, Barcelona y Bilbao, entre otras.

Parte importante de su cartera de pedidos procede del exterior, que ha experi-

Colaboración entre constructores

En muchos de sus contratos, CAF participa en consorcio con los principales constructores ferroviarios. En general, estas alianzas se han articulado en torno a Siemens, Bombardier y Alstom y, en otros casos, como suministradores de equipos para trenes, bajo el liderazgo de CAF. Esta fórmula, habitual en numerosos proyectos desarrollados por CAF, se ha empleado para la construcción de los nuevos trenes Civia para Renfe. Aquí, CAF lidera el consorcio formado con Siemens y Bombardier,

actuando estos dos últimos como suministradores de los equipos de tracción. Para desempeñar la actividad de mantenimiento, CAF mantiene una filosofía orientada hacia el aspecto preventivo. De esta forma, la programación de inspecciones se lleva cabo de forma periódica en base a un plan establecido que permite detectar las fallas en su fase inicial, para corregirlas en el momento oportuno. CAF centra su estrategia de mantenimiento en el

desarrollo de contratos de larga duración, que suelen llegar hasta los 14 años en el mercado nacional. Asimismo, forma parte de un consorcio europeo para la implantación de nuevas tecnologías de mantenimiento basadas en la aplicación de medios telemáticos.



mentado una transformación en los últimos tiempos. En una década ha pasado de exportar pequeños pedidos de bogies y vagones, a situar sus trenes en países de todo el mundo. Por ejemplo, en el continente americano, en las ciudades de Méjico DF, Monterrey, Sao Paulo, Sacramento o Washington, así como el tren de la costa de Argentina. En este país y en Brasil (Río de Janeiro) realiza, además, mantenimiento.

También, ha llegado a Asia, con el metro y los trenes de cercanías de Hong-Kong. Por último, en Europa, donde los mercados de CAF están más extendidos, circulan sus trenes Intercity en Hungría, el metro ligero en Amsterdam, trenes de cercanías en Londres, metros en Roma y Bruselas.

Actualmente, CAF está realizando en su fábrica de Beasain diversos pedidos para Renfe: acaba de salir la primera composición, de un encargo de 12, del tren autopropulsado de la serie 120, de rodadura desplazable, para Grandes Líneas (Líneas núm. 312). También, se están fabricando los trenes diésel de la serie 598, que utilizan la tecnología de basculación inteligente desarrollada íntegramente por CAF, de los que Regionales ha realizado un pedido de 21 unidades. Entre otros encargos ya finalizados o en fase de construcción pueden citarse: 182 coches CIVIA y 10 trenes lanzadera.

Para los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya construye 12 trenes.

Para el exterior construye 28 unidades articuladas para la ciudad de Pittsburg y otras 40 para Sacramento, 67 coches de viajeros y 9 trenes diésel para la República de Irlanda. Es de destacar, asimismo, el importante número de coches de metro que se están fabricando o han salido recientemente de las plantas de CAF para Roma (198), Barcelona (195), Washington (192), Mexico D. F. (153), Bruselas (90) y Madrid (20), así como los 17 trenes para el metro ligero de Sevilla y los modernos tranvías de piso bajo para Bilbao, cuya octava unidad acaba de ser entregada en fechas pasadas. ■

