



Els impulsors del tren nocturn de passatgers i mercaderies es preparen per a iniciar proves

El projecte de tren nocturn de caràcter mixt de passatgers i mercaderies ha finalitzat el seu estudi de viabilitat, els resultats de la qual seran presentats de manera oficial en els pròxims mesos. Així ho ha confirmat 'Objectiu tren de nit' (Lunatrain), l'associació impulsora d'aquesta iniciativa, que pretén revitalitzar el trànsit ferroviari nocturn amb la particularitat d'associar cotxes amb llits i vagons de mercaderies. L'última reunió del comitè d'aquest projecte pilot per a la posada en marxa de Lunatrain ha conclòs que el desenvolupament del servei ferroviari entre Barcelona i Frankfurt (Alemanya) "és factible tant a nivell tècnic com a nivell de rendibilitat econòmica".

El president de l'associació 'Objectiu tren de nit', Eric Boisseau, ha assegurat que "incloure el transport de mercaderies en aquest projecte ens permetrà cobrir els elevats costos de la seva posada en marxa i aportarà rendibilitat a la circulació

d'aquest tren al llarg de tot l'any". L'estudi de viabilitat del projecte es va presentar a nivell intern durant una reunió el passat 1 de setembre de 2020. Després d'una revisió exhaustiva i algunes modificacions, serà presentat de manera oficial en una ciutat germanada amb Montpeller (França), com Barcelona o bé Heidelberg (Alemanya), entorn del pròxim mes d'octubre.

POSSIBLE LLOGUER DE MATERIAL RODANT A TALGO

Avui dia, "estem considerant utilitzar el Tren Hotel de Talgo, si Renfe pot posar-los a disposició, o bé que una empresa de lloguer com MRCE els adquireixi directament", ha revelat Boisseau. La consultora Rail Concept s'ha posat en contacte amb Renfe per a conèixer la disponibilitat dels seus trens-hotels. En aquest sentit, l'empresa espanyola els ha confirmat que posseeix un estoc de vagons disponibles per al seu lloguer, ja que les línies nocturnes han estat suspeses des de l'inici de la pandèmia i molts dels trens de Talgo ja havien estat transformats anteriorment a aquesta situació.

L'adaptabilitat d'aquests vagons Talgo, flexibles a l'hora d'incorporar tant llits com seients, ha suscitat l'interès dels impulsors d'aquest projecte. "Ens interessaria recuperar aquests vagons per a crear els nostres trens de nit, ja que els Talgo són les navalles suïsses dels trens de passatgers tant diürns com nocturns", ha manifestat Eric Boisseau.

EL RENAIXEMENT DELS TRENS NOCTURNS A EUROPA

Aquesta innovadora idea s'ha fonamentat, segons ha explicat l'impulsor del projecte, en el tancament de diverses línies de trens de nit per a passatgers a França durant els últims anys. "La falta de rendibilitat d'aquestes línies va portar al Govern francès a cancel·lar-les", ha explicat Boisseau. El mateix s'ha produït en altres països veïns al llarg d'aquests últims anys. Això va portar al president de Lunatrain a reflexionar sobre la millor manera de relançar aquests serveis ferroviaris. Després de concebre la possibilitat de diversificar els serveis a bord

d'un tren nocturn, va encarregar l'estudi de viabilitat a l'empresa d'assessoria Rail Concept.

Al juny de 2019, es va formar oficialment l'associació 'Objectiu tren de nit' per a impulsar aquest projecte. "Com que les línies nocturnes no eren rendibles al llarg de tot l'any degut als canvis en els pics de demanda, havíem de trobar la forma de què no dependre tant de l'estacionalitat". D'aquí va néixer el projecte de barrejar passatgers i mercaderies en un mateix tren, "perquè les mercaderies ens asseguruen una rendibilitat a llarg termini", ha explicat Boisseau.

El concepte mixte podrà ser implementat en la totalitat del trajecte entre Frankfurt (Alemanya) i Barcelona, o bé només en part de la ruta. En el context actual, la unió de mercaderia i passatgers es realitzarà en un primer moment entre Barcelona i Nancy, després de la qual cosa la mercaderia es dirigirà al Luxemburg. Els passatgers, per part seva, bifurcaran cap a Estrasburg fins a la seva arribada final a Frankfurt.

Aquest tren transportarà principalment mercaderia de contenidors i missatgeria a través de caixes mòbils. "També hem tingut en compte l'aerodinàmica del tren de mercaderies, per la qual cosa mentre el tren estigui carregat, no podrem superar els 140 km per hora". El primer prototip de tren mixt realitzarà una ruta nocturna entre Avignon i Nancy a la fi de setembre de 2021. Però, per a poder dur-ho a terme, "necessitem proveir-nos del material rodant necessari", ha afegit el portaveu de l'associació.

COOPERACIÓ ENTRE ACTORS INTERNACIONALS DEL SECTOR FERROVIARI

El model buscat per a impulsar aquest nou servei ferroviari per part de l'associació Objectiu tren de nit és a través "la cooperació entre els actors i no la competència perquè és un nou mercat que necessita maduració". El comitè de

pilotatge, en el qual participen societats gestores com LFP Perthus, entre altres, té per objectiu associar aquests agents internacionals entorn d'un mateix objectiu: aportar les seves pròpies experiències en el sector. "I si el mercat ho permet, aquestes empreses podran desenvolupar la seva pròpia oferta", ha llançat el president de 'Objectiu tren de nit'.

Respecte a les dades de l'estudi de viabilitat, Lunatrain podrà captar entorn del 10% dels fluxos en l'eix ferroviari entre Barcelona i Frankfurt, la qual cosa suposa entorn de 200 passatgers diaris. No obstant això, segons ha opinat el president de l'associació: "El mercat dels trens de nit és encara limitat i no permet que diverses empreses ferroviàries competeixin entre elles, sobretot quan existeixen altres mitjans de transport com l'aeri".