



Los impulsores del tren nocturno de pasajeros y mercancías se preparan para iniciar pruebas

El proyecto de tren nocturno de carácter mixto de pasajeros y mercancías ha finalizado su estudio de viabilidad, cuyos resultados serán presentados de forma oficial en los próximos meses. Así lo ha confirmado 'Objetivo tren de noche' (Lunatrain), la asociación impulsora de esta iniciativa, que pretende revitalizar el tráfico ferroviario nocturno con la particularidad de asociar coches con camas y vagones de mercancías. La última reunión del comité de este proyecto piloto para la puesta en marcha de Lunatrain ha concluido que el desarrollo del servicio ferroviario entre Barcelona y Frankfurt (Alemania) "es factible tanto a nivel técnico como a nivel de rentabilidad económica".

El presidente de la asociación 'Objetivo tren de noche', Eric Boisseau, ha asegurado que "incluir el transporte de mercancías en este proyecto nos permitirá cubrir los elevados costes de su puesta en marcha y aportará

rentabilidad a la circulación de este tren a lo largo de todo el año”. El estudio de viabilidad del proyecto se presentó a nivel interno durante una reunión el pasado 1 de septiembre de 2020. Tras una revisión exhaustiva y algunas modificaciones, será presentado de forma oficial en una ciudad hermanada con Montpellier (Francia), como Barcelona o bien Heidelberg (Alemania), en torno al próximo mes de octubre.

POSIBLE ALQUILER DE MATERIAL RODANTE A TALGO

A día de hoy, “estamos considerando utilizar el Tren Hotel de Talgo, si Renfe puede ponerlos a disposición, o bien que una empresa de alquiler como MRCE los adquiera directamente”, ha revelado Boisseau. La consultora Rail Concept se ha puesto en contacto con Renfe para conocer la disponibilidad de sus trenes-hoteles. En este sentido, la empresa española les ha confirmado que posee un stock de vagones disponibles para su alquiler, puesto que las líneas nocturnas han sido suspendidas desde el inicio de la pandemia y muchos de los trenes de Talgo ya habían sido transformados anteriormente a esta situación.

La adaptabilidad de estos vagones Talgo, flexibles a la hora de incorporar tanto camas como asientos, ha suscitado el interés de los impulsores de este proyecto. “Nos interesaría recuperar estos vagones para crear nuestros trenes de noche, ya que los Talgo son las navajas suizas de los trenes de pasajeros tanto diurnos como nocturnos”, ha manifestado Eric Boisseau.

EL RENACIMIENTO DE LOS TRENES NOCTURNOS EN EUROPA

Esta innovadora idea se ha fundamentado, según ha explicado el impulsor del proyecto, en el cierre de diversas líneas de trenes de noche para pasajeros en Francia durante los últimos años. “La falta de rentabilidad de estas líneas llevó al Gobierno francés a cancelarlas”, ha explicado Boisseau. Lo mismo se ha producido en otros países vecinos a lo largo de estos últimos años, por lo que el presidente de Lunatrain comenzó a reflexionar sobre la mejor manera de relanzar

estos servicios ferroviarios. Tras concebir la posibilidad de diversificar los servicios a bordo de un tren nocturno, encargó el estudio de viabilidad a la empresa de asesoría Rail Concept.

En junio de 2019, se formó oficialmente la asociación 'Objetivo tren de noche' para impulsar este proyecto. "Puesto que las líneas nocturnas no eran rentables a lo largo de todo el año debido a los cambios en los picos de demanda, teníamos que encontrar la forma de que no depender tanto de la estacionalidad". De ahí nació el proyecto de mezclar pasajeros y mercancías en un mismo tren, "pues las mercancías nos aseguran una rentabilidad a largo plazo", ha explicado Boisseau.

El concepto de mixidad podrá ser implementado en la totalidad del trayecto entre Frankfurt (Alemania) y Barcelona, o bien sólo en parte de la ruta. En el contexto actual, la mezcla entre mercancía y pasajeros se realizará en un primer momento entre Barcelona y Nancy, tras lo cual la mercancía se dirigirá al Luxemburgo. Los pasajeros, por su parte, bifurcarán hacia Estrasburgo hasta su llegada final a Frankfurt.

Este tren transportará principalmente mercancía de contenedores y mensajería a través de cajas móviles. "También hemos tenido en cuenta la aerodinámica del tren de mercancías, por lo que mientras el tren esté cargado, no podremos superar los 140 km por hora". El primer prototipo de tren mixto realizará una ruta nocturna entre Avignon y Nancy a finales de septiembre de 2021. Pero, para poder llevarlo a cabo, "necesitamos proveernos del material rodante necesario", ha añadido el portavoz de la asociación.

COOPERACIÓN ENTRE ACTORES INTERNACIONALES DEL SECTOR FERROVIARIO

El modelo buscado para impulsar este nuevo servicio ferroviario por parte de la asociación Objetivo tren de noche es a través "la cooperación entre los actores y

no la competencia pues es un nuevo mercado que necesita maduración". El comité de pilotaje, en el que participan sociedades gestoras como LFP Perthus, entre otros, tiene por objetivo asociar estos agentes internacionales en torno a un mismo objetivo: aportar sus propias experiencias en el sector. "Y si el mercado lo permite, estas empresas podrán desarrollar su propia oferta", ha lanzado el presidente de 'Objetivo tren de noche'.

Respecto a los datos del estudio de viabilidad, Lunatrain podrá captar en torno al 10% de los flujos en el eje ferroviario entre Barcelona y Frankfurt, lo que supone en torno a 200 pasajeros diarios. No obstante, según ha opinado el presidente de la asociación: "el mercado de los trenes de noche es aún limitado y no permite que diversas empresas ferroviarias compitan entre ellas, sobre todo cuando existen otros medios de transporte como el transporte aéreo".