



Los impulsores de Lunatrain estudian crear dos líneas de tren nocturno desde Valencia

El proyecto de tren nocturno que combine transporte de mercancías con transporte de pasajeros desde España con Europa continúa avanzando en su fase de estudio de viabilidad. Actualmente, sus impulsores barajan crear dos líneas de Lunatrain desde Valencia utilizando los vagones de Coolrail, la red de distribución de productos frescos por ferrocarril de Transfesa Logistics, dentro de un año aproximadamente. Una de las líneas tendría como destino el Reino Unido a través del Eurotunnel y la otra llegaría a Colonia (Alemania).

La ruta de Coolrail cubre la ruta Valencia-Rotterdam para productos refrigerados, pero actualmente ha ampliado su área para conectar puntos de Reino Unido, Escandinavia, Polonia, República Checa y Alemania, entre otros. Para ello, contará con la colaboración de DB Cargo, principal accionista de la compañía. Éric Boisseau, principal impulsor del proyecto 'Objetivo Tren de Noche', mantuvo

a finales de septiembre una reunión con Transfesa, según explica, para estudiar la combinación de un flujo de mercancías entre Valencia y Gran Bretaña, por un lado, y entre Valencia y Colonia por otro», aprovechando las rutas Coolrail ya existentes y el posible uso de sus vagones. Fuentes de Transfesa Logistics han confirmado el contenido de esa reunión y reconocen que «nos parece un proyecto muy interesante y lo estamos valorando internamente». Por el momento, el operador ferroviario no declinó ofrecer más detalles.

Esta reunión, según Boisseau, «ha aportado nueva información sobre el proyecto», que implica resolver aspectos técnicos que esperan tener listos a finales de 2022. La idea principal es «desdoblarse el tren de esta primera ruta en dos», según enuncia Éric Boisseau, para cubrir mayor terreno con una sola línea. Desde la partida en Valencia hasta Dijon-Gevrey, el tren circularía como un solo convoy, y en esta estación francesa, los vagones se separarían siguiendo dos caminos. Una parte de los vagones seguirían destino a Colonia, transportando carga mixta y pasajeros desde Dijon-Gevrey. Los vagones restantes partirían desde Dijon hasta Calais, donde llegarían al Canal de La Mancha. Al regreso, los convoyes volverían a unirse en uno solo. «De esta forma, su composición, su carga, su tonelaje y su longitud se optimizarían», subraya Boisseau.

En el caso de la ruta hasta Calais, el tren nocturno debería utilizar vagones de la línea de alta velocidad París-Lyon (LVG, por sus siglas en francés) «para superar la dificultad de las rampas del 35%, imponiendo una doble tracción de locomotoras Stadler Euro 6000 o una triple tracción de BB 36000 entre Dijon-Gevrey y Arras», donde tendría lugar la carga de mercancías y pasajeros.

La segunda ruta respondería a la que, en un primer momento, fue el proyecto original que Lunatrain contemplaba entre Barcelona y Frankfurt. Con esta nueva perspectiva, la ruta se alargaría desde Valencia hasta Colonia, pasando por Barcelona, Montpellier, Avignon, Nancy, Estrasburgo, Heidelberg y Frankfurt. Las colaboraciones ya contempladas de Talgo y Transfesa a través de los vagones

Coolrail tendrían lugar entre Valencia y Dijon-Gevrey por un lado, y en Arras, Nancy y Frankfurt por otro, tramos en los que circularían a un mínimo de 160 kilómetros por hora. «Los servicios mixtos de transporte de mercancías y de pasajeros siguen existiendo y los procesos operativos se irán adaptando a los deseos de los socios», asegura Boisseau, que espera nuevos avances del proyecto a finales de este mes de octubre.