

Lunajet



Tren nocturn mixt viatgers-mercaderies entre Barcelona i Frankfurt

Barcelona

Febrer de 2018

Pau Noy Serrano

lunajet@transportpublic.org

Per què els trens nocturns?

Barcelona té una **llarga tradició** de trens nocturns:

- **Internacionals**, a París, Milà i Zurich, ja desapareguts,
- i **espanyols**, a Madrid, Galícia, Sevilla, Granada, País Basc, etc..
Tots desapareguts excepte el de Galícia.

La **tendència desmantellament** de serveis nocturns ha estat compartida per França i Alemanya:

- DB els ha desmantellat totalment,
- SNCF encara en manté alguns: fins a París des de Briançon, la Tor de Querol, Tolosa-Rodez...

Semblava a Europa el tren nocturn havia entrat en decadència però **Àustria (ÖBB) ha fet una forta aposta** per aquest tipus de trens:

- ha comprat tot el material de trens específic per viatjar de nit als ferrocarrils alemanys (DB),
- ha muntat una gran xarxa que relliga 12 països europeus,
- ha acabat fent beneficis.
- El tren nocturn de ÖBB rep el nom comercial de **NightJet**.

Per què els trens nocturns?



Nightjet; els trens nocturns d'ÖBB



Des de Viena existeixen trens nocturns fins a

- tota Àustria,
- Itàlia (4 ramals) i arribant a Venècia, Milà, Pisa, Roma...
- Suïssa, cobrint Basilea i Zürich,
- Alemanya, cobrint 15 ciutats, entre elles Munic, Berlín, Hamburg i Düsseldorf

Existeixen enllaços amb Eslovènia, Hongria, República Txeca, Eslovàquia, Polònia, Amsterdam i París

Connexions des de Munic fins a Itàlia i Àustria

Composició de flota molt diversa: cotxes de gran luxe, lliteres, butaques reclinables, vagó porta-automòbils...

Què ha fet ÖBB que no han fet altres companyies?

- Estudiar a fons les **necessitats del client**
- Preparar un **producte atractiu** a un **preu interessant**



Raons per usar els trens nocturns

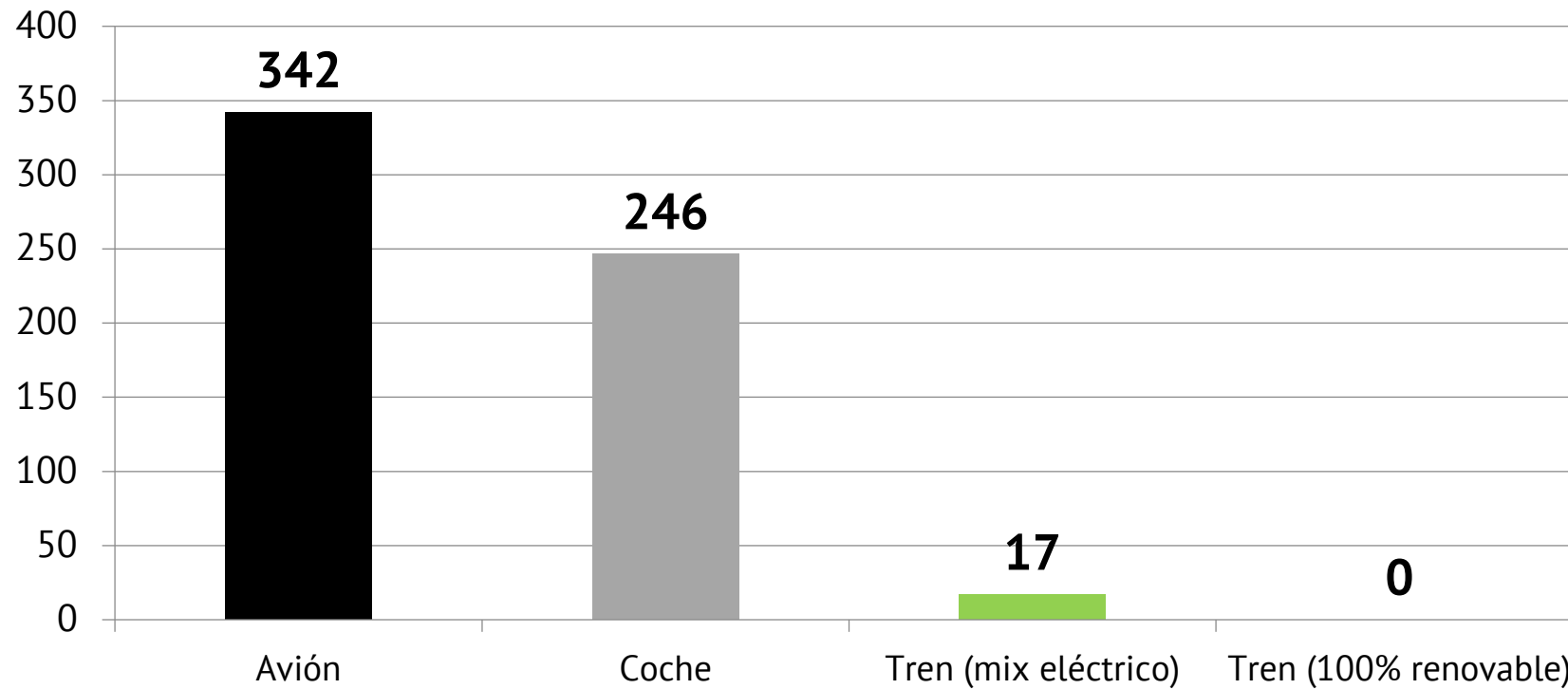
Per què, malgrat el progrés dels serveis diürns ferroviaris d'alta/mitja velocitat i dels servis aeris low-cost, encara hi ha una **gran demanda potencial** per als trens nocturns?

4 raons:

- el servei ferroviari **estalvia entre 70-90% d'energia** en relació amb un vol domèstic. Les polítiques de lluita contra el **canvi climàtic** estan a l'agenda europea;
- hi ha un cert nombre d'usuaris interessats en un producte ferroviari que **estalvia (1+1)= 2 nits d'hotel** (anada i tornada);
- la **incomparable confortabilitat** que ofereix un tren en relació amb un avió;
- un **16% de clients tenen por a volar** o només ho fan sinó hi ha un altre remei.

Raons ambientals

Emisiones de CO2 en un viaje Barcelona-París *kg CO2 / viajero*



La proposta Lunajet: recorregut



Servei mixt viatgers - mercaderies

- Barcelona: 20 h
- Girona: 20 h 40'
- Figueres: 21 h
- Perpinyà: 21 h 30
- Narbona: 22 h
- Besiers: 22 h 20
- Montpellier: 23 h
- Nîmes: 23 h 30
- Avinyó: 24 h

... Salt de nit.....

- Mulhouse: 6 h
- Freiburg: 7 h
- Karlsruhe: 8 h
- Heidelberg: 8 h 30
- Mannheim: 9 h
- Frankfurt: 9 h 30

1.400 km en 13 h
Velocitat mitjana = 110 km/h

- Un tren mixt aprofita l'**estacionalitat de la demanda** de viatgers per completar el tren amb mercaderies de valor afegit.
- Amb garanties, quant a **puntualitat i fiabilitat**, que pot garantir un servei ferroviari de viatgers.

La proposta Lunajet: demanda potencial



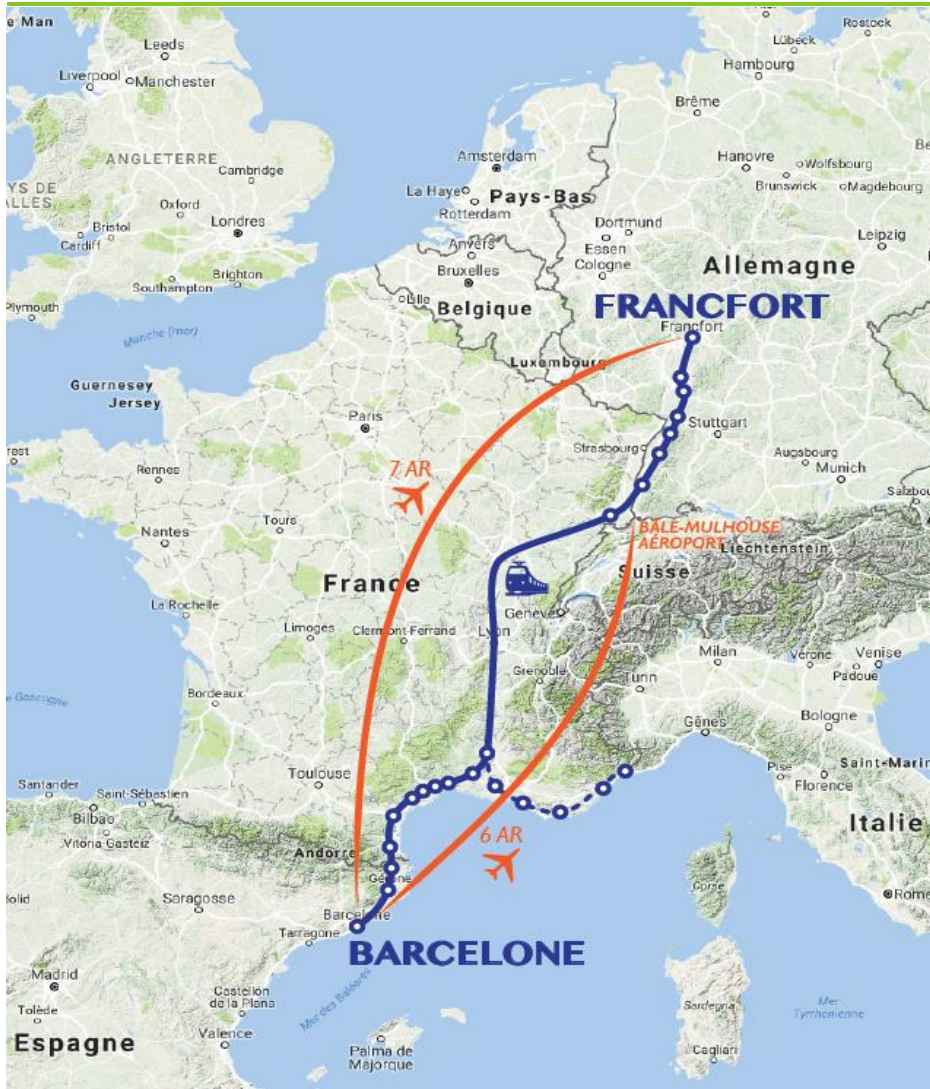
Xifres en milions d'habitants

- Catalunya 5
- Llenguadoc-Rosselló 2
- Alsàcia 1,5
- Provença-Alps-CA 2
- Baden-Württemberg 3
- Hesse 1,5

Total

15

La proposta Lunajet: corredor amb demanda potencial



Demanda molt estacionària
Varia 1 - 5 (hivern / pic estiu)

En dia tipus d'estiu següents vols (anades i tornades):

- ✓ BCN - FRA 7 AT (3.000 places)
- ✓ BCN - EAP (Basilea) 6 AT (2.500 places)
- ✓ GRO - FKB (Karlsruhe) 1 AT

Total 5.500 places diàries

Captant només un 10% d'aquesta oferta, sense comptar els trajectes intermedis, **el tren cobriria totes les places.**

La proposta Lunajet: estacions de mercaderies servides



Estacions servides

- Barcelona Can Tunis
 - Perpinyà
 - Avinyó
 - Belfort/Mulhouse
 - Mannheim
 - Frankfurt
- ✓ Recorregut màxim BCN-FRA (1.400 km)
- ✓ Recorregut mínim AVI-MUL (600 km). Salt de Nit.
- ✓ Operacions, màxim de 1 /2 estacions intermèdies

La proposta Lunajet: tipus de càrrega



La proposta Lunajet: correspondències per a passatgers



- **A París**, amb canvi a Perpinyà o Narbona cap al Lunéa nocturn SNCF Cervera-Tolosa- París.
- **París**, amb canvi a Avinyó amb Lunéa nocturn SNCF Niça-Marsella-Paris (amb parada creada expressament a Avinyó), afegint-hi tren Thello Milà - Niça - Marsella (prolongacions Avinyó / Nîmes / Montpellier (horaris compatibles)
- **A Nancy, Metz, Estrasburg i Luxemburg**, amb canvi a Mulhouse cap al TGV o TER. Entre 1 i 3 h de viatge més.
- **A Stuttgart**, amb canvi a Karlsruhe. Només mitja hora més.
- **A Conca del Ruhr** (Ruhrgebiet: Nordrhein-Westfalia, amb 16 milions d'habitants), amb canvi a Frankfurt. Només 1-2 hores més.
- **A Suïssa**, amb canvi a Mulhouse. Només 90 minuts més.

Exemples de trens mixtos: viatgers i mercaderies



Compromís / Engagement / Verpflichtung

- Les **administracions regionals** de Catalunya, Occitània, PACA, Alsàcia, Baden-Württemberg i Hesse s'han de comprometre amb el projecte
- Però també els **govern locals** de les principals ciutats, especialment **Barcelona i Frankfurt**, però també a les ciutats intermèdies
- Com també els **agents econòmics** que es beneficiaran: associacions econòmiques d'emprenedors i turistes.
- Caldrà constituir un **Comitè de Direcció de LunaJet**. L'ideal és que la comissió tingui 10 membres, 3 CAT, 3 FR, 3 DE i 1 independent.
- Caldrà **seleccionar un consultor** perquè redacti un projecte executiu a partir del qual es pugui buscar un operador. Se suggereix triar-ne un consultor francès, atesa la seva capacitat per interlocutar amb la SNCF. D'altra banda, el fet que la majoria del trajecte es faci a França aconsella que la consultora sigui francesa. Els treballs del consultor seran dirigits i supervisats pel comitè directiu.
- El projecte LunaJet **no perjudja quina serà la forma organitzativa de l'operació**, però cal pensar en la possibilitat de convidar a ÖBB (Austria) (atesa la seva experiència i interès pels trens nocturns)
- D'altra banda, la **SNCF hauria d'estar sempre el centre del projecte** ja que sembla difícil que el projecte LunaJet sigui viable sense l'aquiescència de la SNCF.

L'exemple d'ÖBB, NightJet



Gràcies per la seva atenció!



www.transportpublic.org/lujanet



www.facebook.com/promociotransportpublic



lujanet@transportpublic.org



93 244 49 70 (central BCN)