

# *LunaJet*

**Tren nocturn mixt viatgers-mercaderies entre Barcelona i Frankfurt**

**Pau Noy**

Barcelona, febrer de 2018



# Per què els trens nocturns?

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

- **Internacionals**, a París, Milà i Zurich
- **l'espanyols**, a Madrid, Galícia, Sevilla i Granada, País Basc, etc.. D'aquells trens, a l'actualitat només queda el de Galícia.

La **tendència desmantellament** de serveis nocturns estat compartida per FR i D

- 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..... **ÖBB (Àustria) ha fet una forta aposta** per aquest tipus de trens

- Ha comprat tot el material de trens específic per viatjar de nit a 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**.



# Serveis Nocturns ÖBB



- Viena a
- ✓ 4 ciutats italianes
- ✓ tot Àustria
- ✓ Basilea i Zurich, a Suïssa, 15 ciutats alemanyes
- Enllaços amb Eslovènia, Hongria, República Txeca, Eslovàquia, Polònia, Amsterdam i París
- Rutes transversals entre Munich i Itàlia.
- Composició de trens molt diversa
- ✓ cotxes de gran luxe
- ✓ llieteres
- ✓ butaques reclinables
- ✓ Vagó porta automòbils

# Què ha fet ÖBB que no han fet les altres companyies?

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



# Raons per usar els trens nocturns

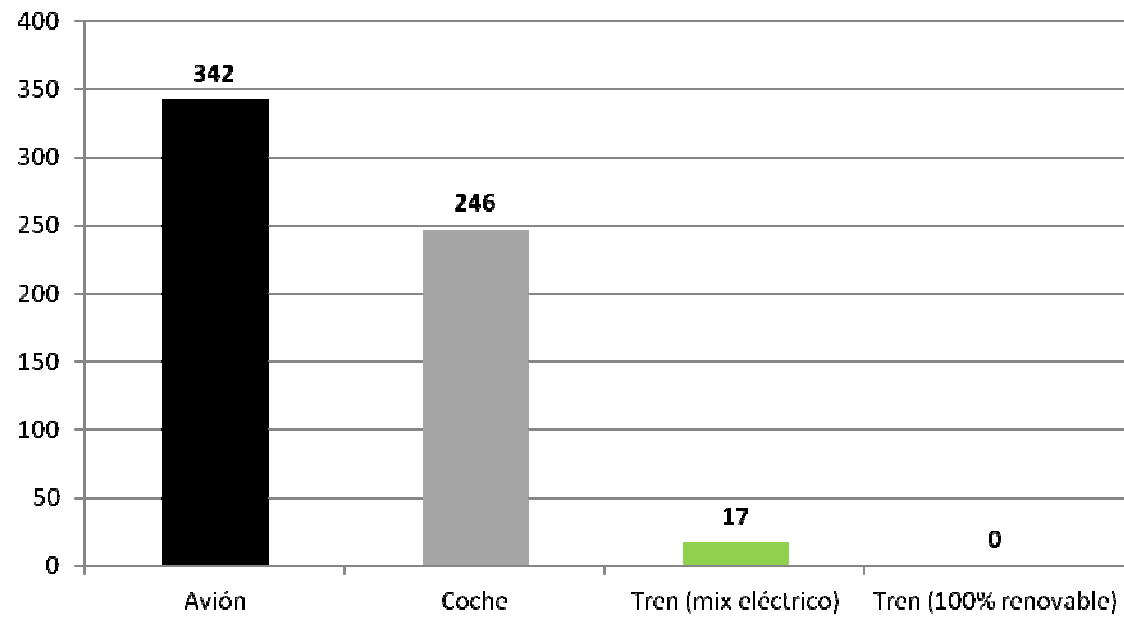
Per què, malgrat el progrés dels serveis diürns ferroviaris d'alta/mitja velocitat i dels servis aeris low-cost, encara hi ha una **gran demanda potencial** per als trens nocturns?

## 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.

## Emisiones de CO2 en un viaje Barcelona-París

kg CO2



# Lunajet



## 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
- Nimes :	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

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.



# Demanda potencial de *LunaJet*



*Xifres en milions d'habitants*

•Catalunya	5
•Llenguadoc-Rosselló	2
•Alsàcia	1,5
•Provença-Alps-CA	2
•Baden-Württemberg	3
•Hesse	1,5
<b>Total</b>	<b>15</b>

# Demanda potencial de *LunaJet*



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

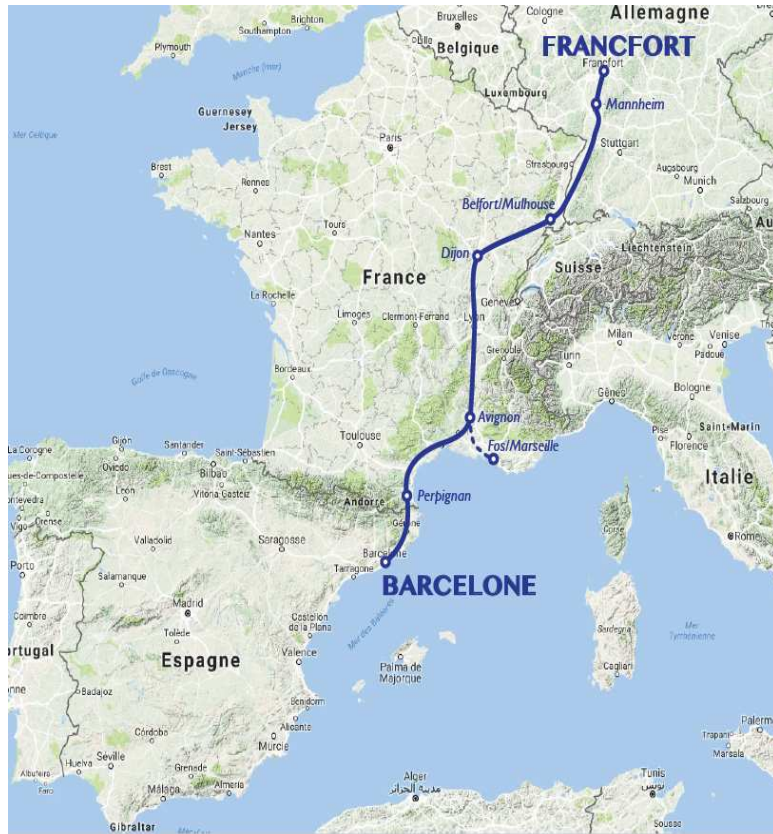
En dia tipus d'estiu següents vols:

- ✓ BCN - FRA 7 AT (3.000 places)
  - ✓ BCN – EAP (Basilea) 6 AT (2.500 places)
  - ✓ GIR – FKB (Karlsruhe) 1 AT
- Total 5.500 places diàries**

Captant només un 10% d'aquesta oferta, sense comptar els trajectes intermedis:

**Tren cobreix totes les places**

# Estacions de mercaderies servides per *LunaJet*



## 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

# Tipus de càrrega



Tancats



Oberts



- **París**, a Perpinyà o Narbona. Amb Lunéa nocturn SNCF Cervera-Tolosa-París
- **París**, a Avinyó. Amb Lunéa nocturn SNCF Niça – Marsella-Paris (amb parada creada expressament a Avinyó), afegint-hi tren Thello Milà - Niça – Marsella (prolongacions Avinyó / Nimes / Montpellier (horaris compatibles))
- **Nancy, Metz, Estrasburg i Luxemburg**, des de Mulhouse (amb TGV / TER). Entre 1 / 3 h
- **Stuttgart**, des de Karlsruhe. A 30'
- **A Conca del Ruhr** (Ruhrgebiet: Nordrhein-Westfalia) 16 M hab), des de Frankfurt. A 1-2 h
- **A Suïssa**, des de Mulhouse. A 90'

# Exemples de trens mixtos



# 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 (Àustria) (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, NighJet

