

'El AVE Catalán' Barcelona – Lyon – Ginebra

El renacimiento del inolvidable TEE Catalán Talgo



Para soñar: eso tren podría ser El AVE Catalán. ¿En 2024 o en 2025?. foto RENFE

Un informe sobre las oportunidades de lanzar un nuevo producto ferroviario entre la Suiza y España.

Contenido	pagina
1. Management Summary	2
2. El entorno político-ambiental	2
3. Situación turística – chances	2
4. Competencia en el modo de transporte	3
5. Breve historia desde el Catalán-Talgo hasta el THT Pablo-Casals	4
6. Infraestructura de los ferrocarriles – situación actual	4
7. Competencia entre las empresas RENFE, SNCF, Lyria, SBB	5
8. El AVE Catalán	6
9. Marketing / Publicidad	7
10. Análisis SWOT	7
11. Fecha de inicio	8
12. Epílogo	8

1. Management Summary

The environmental discussions put a focus on the revival of international train rides. Not only night-trains should be considered. But high-speed day trains to and from Spain, especially to Barcelona are a rare species today. Barcelona counts among the topics for city-trips to the Swiss people – the high number of (cheap) flights proves it. As well as the beach-holiday-travellers by car or plane towards Costa Brava and further south are countless. Meanwhile the Spanish people starts to discover the amenities of train-travel with AVE, Ouigo, Iryo. As well as groups from Latin America are using Madrid as starting point to a European Round-Trip. Best opportunities for a revival of the high-class day-train connection between Barcelona and Geneva by extending the Barcelona – Lyon run of the Renfe AVE which is relaunched in summer 2023.

The liberation of the passenger-train market by the EU and the coming up to/from Switzerland for such operations, the obvious lack of interest by the incumbent operator SNCF and a **rather small 'gap' to** cross between Lyon and Geneva as well as regulations between SNCF-Réseau and SBB-Infrastructure, might be an excellent occasion to start such an operation. The RENFE's **10 Alstom S 100 trainsets**, homologated by the French authorities, need just minor adjustments to be able to run from Lyon to Geneva as well. There is a window of opportunity which should be used. Rather now than never there might be a government cofunding for such operation. A strong marketing-campaign should help to get the turnaround within three to five years.

The operation should start in June 2024, by the latest with the changing of time tables on December 2024.

2. El entorno político-ambiental

Con la crisis climática la UE, países como la España o la Suiza y muchos de sus políticos refuerzan los intentos para luchar contra las emisiones de CO₂. Una palabra clave de los políticos: substituir viajes en avión, en coche con un viaje sobre railes; mas trenes AVE, trenes internacionales, trenes nocturnos. Gobiernos son listos a contribuir financieramente en iniciativas relativas a esto asunto. **Podría ser una 'ventana' corta** para verse beneficiado del maná publico para el lanzamiento. No hay de malograr esa oportunidad.

3. Situación turística – chances

España, Costa Brava

Los pueblos / centros de vacaciones en la Costa Brava cuentan desde los años 50 entre las destinaciones mas apreciadas de la clientela suiza (alemana como francesa). Hoy esa costa compete con los destinos a donde se dirigen **los vuelos baratos. Pero con la 'vergüenza de volar' un regreso hasta destinos mas cerca** podría ser verosímil.

Barcelona tiene desde años su posición – con Londres, Amsterdam y Viena – entre las ciudades **para un 'city-trip'** mas apreciadas de la clientela suiza.

De verano hay una demanda puntual para la Costa Dorada, la Costa del Azahar, Valencia, ver Alicante y sus costas.

Suiza

Madrid funciona como entrada principal en Europa para grupos de América de Sur. Siguen actualmente en **avión o autocar para circuitos europeos. Un 'Gran Tour Europa en tren'**

empieza hoy sea a Paris sea a Roma, pero nunca veces en España para falta de trenes hasta Europa.

La oferta creciente de la red AVE despertará en los españoles el gusto de viajar mas en **tren, también hasta 'Europa'**. Un nuevo mercado puede abrirse para el turismo Incoming con el estreno de un enlace directo Madrid – Barcelona – Suiza.

Francia, Languedoc

La orilla de mar del Languedoc con sus innumerables residencias y apartamentos atrae sobre todo una clientela suiza **en coche. Hay una excepción: Cap d'Agde** vecino de Béziers puede ser atractivo también para veraneros en tren.

4. Competencia en el modo de transporte

en avión, baja temporada

ZRH – BCN 6x, GVA – BCN 4x, EAP (Basilea) – BCN 2x al día; **precios desde € 40/50**

en coche particular

750 km Ginebra – Barcelona, autopista directa, **gasolina y peaje ca € 190**

en autocar

de línea: Ginebra – Barcelona 2x al día, diurno/nocturno, desde € 50

de turismo: en la temporada hasta las localidades de la Costa Brava

5. Breve historia desde el Catalán-Talgo hasta el THT Pablo-Casals

La relación Barcelona – Port Bou – Ginebra en tren se producía desde la guerra solamente de noche, visto la duración de 15 horas con un transbordo a la frontera.

La SNCF empezó en los sesenta con un automotor diurno Ginebra – Port Bou, denominado 'Le Catalan', **transbordo** para Barcelona **y una duración de 12 h 45'**.

La revolución sobre railes se presentó en 1969 con la inauguración del TEE Catalán-Talgo, el primer tren directo Barcelona – Ginebra, debido a las coches Talgo con ruedas desplazables. Duración 10 horas para el itinerario de 864 km via Grenoble. Circulaba hasta 1994 acabando su carrera como tren EC con 1ª y 2ª clase hasta que fue acortado en 2010 al tramo Montpellier – Barcelona en correspondencia a los TGV desde Paris.



El Catalán Talgo en la estación de Genève-Cornavin, 1979
Bild wikipedia

El Tren-Hotel-Talgo Pablo Casals se producía en un periodo corto de 20 años hasta 2012 entre Zúrich y Barcelona. Fue una relación muy apreciada para turistas de verano con destino Costa Brava/Barcelona. Fue cancelada de SNCF/RENFE por falta de interés y – como dicen – una pérdida financiera y por la operación demasiado complicada con las ramas juntas para Zúrich y Milan. La razón mas evidente fue la llegada del TGV desde París a Figueras, procurando a las dos empresas la razón de liquidar paulatinamente las relaciones nocturnas entre la Francia y España.

6. Infraestructura de los ferrocarriles – situación actual

LAV españolas hasta Perpiñan

En servicio desde 2008 ver 2013 con señalización ETCS. Entre Madrid y Barcelona los surcos llegan a la saturación en horas de punta. En el trato Barcelona – Perpiñan los surcos están compartidos entre los trenes AV y el trafico de mercancía del Corredor Mediterráneo.

LGV en Francia y los canónes

En Francia la alta velocidad carece de un trazado separado hasta que en 2030/2040 la NLMP (Nouvelle Ligne Montpellier Perpignan) será estrenada. Mientras tanto todos los trenes (viajeros y mercancías) pasaran el agujero de la línea muy saturada entre Narbona y Montpellier con su trato en posición peligrosa por inundaciones para el nivel creciente del mar vecino de Béziers.

En la zona de Montpellier y Nîmes hay la posibilidad de utilizar el CNM, '**le contournement de Nîmes et Montpellier**' para ahorrar 15 minutos. Así se operará hasta Lyon sobre la Ligne à Grande Vitesse. Las dos ciudades tienen estaciones en el CNM sin gran utilidad para visitarlas. Como el objetivo de El AVE Catalán será la relación con la España, las paradas ahí no son de gran importancia.

Los canónes en Francia cuentan como los mas altos en Europa. El precio del trato hasta Lyon esta conocido. Los 140 km hasta la frontera no pesarían mucho.



Lyon Part-Dieu con el AVE recién llegado desde Barcelona y el TER SNCF para continuar hasta Ginebra. ¿Quando esa foto sería del pasado? Esperamos ya en el año 2024. Foto IRJ.

Liberalización europea – posibilidad para RENFE de circular sobre la Red SBB

La RENFE acaba de recibir el certificado de seguridad para circular en la red francesa, ahora hasta Lyon/Marsella y próximamente hasta París. Con la liberalización debería ser posible obtenerlo también para el trato Lyon-Part Dieu hasta la frontera suiza. Los sistemas de seguridad y la tensión eléctrica (1.5 kV= /25 kV~) no pueden ser un obstáculo. Hay que verificar los sistemas de señalización y el nivel ETCS entre Bellegarde y Ginebra para la circulación de las ramas españolas.

En Suiza están empezando en 2023 las negociaciones para el Free Access en el tráfico de viajeros, visto que Flixbus y Westbahn quieren viajar hasta Zúrich. Falta el acuerdo entre RENFE y las autoridades suizas (BAV-OFT) para el trazo de 19 kilómetros hasta Genève-Corbin, donde el canon no será de mayor importancia.

Futuro Tren-Nocturno

Las proyecciones de la SBB – junto con la ÖBB – dibujan el regreso de un tren nocturno Zúrich – **Barcelona**. En 2023 parece que el estreno remane 'sin fijar', lo que puede ser un chance para un AVE El Catalán.

7. Competencia entre las empresas RENFE, SNCF, Lyria, SBB

Lyria Ginebra – Marsella

La SNCF (74%) y la SBB (26% - con propiedad de un TGV) fundaron la compañía Lyria para el desarrollo de tráfico Suiza – Francia. Con nada mas de 15 trenes TGV-2N Lyria se enfoque en las relaciones Suiza – París. Un aumento del numero de trenes no esta probable en el próximo tiempo. Durante los meses de julio/agosto ofrecen una rotación Ginebra – Marsella, pero sin gran utilidad para la clientela suiza con su salida temprano de Ginebra. Una rotación Ginebra – Montpellier circulando al inicio de esa cooperación fue cancelada después de dos años. Para otros destinos en Francia no hay trenes directos.
→ Conclusión: Lyria no podría ser una competencia para un AVE El Catalán.

SNCF TGV Francia – Barcelona

Dejando la colaboración Elipsos (F-ES) la SNCF concentra sus esfuerzos en la línea radial París – Valence – Barcelona, las conexiones Grand-Est – Lyon – Languedoc y la posición de OUIGO en el mercado español. Los tratos entre Ginebra y el sur no cuentan entre sus prioridades.

La posición de RENFE

La reanudación de los Madrid – Marsella y Barcelona – Lyon para la RENFE enfoque la estrategia de operadora internacional (véase Via Libre febrero 2023) como las posibles operaciones entre Lyon y París o Marsella. Una sucursal comercial de RENFE en Lyon acentuará la importancia de un nudo estratégico entre la España, la Suiza y el centro de Europa. En un próximo paso se podría ver un taller de mantenimiento en esta zona, lo que facilitará también Ginebra como cabecera de una relación hasta Barcelona.

La posición de SBB

Los ferrocarriles suizos colaboran con sus vecinos (D, A, I) en el sistema Eurocity, operación conjunta. En las relaciones hasta la Francia se opera con la empresa conjunta de Lyria (v. arriba).

Para un proyecto Hispano-Suiza, el modelo de una empresa conjunta podría ser lo mas indicado también. La adquisición de una rama de RENFE para la SBB sería la posibilidad mas cerca y así cumpliría su parte en una tal empresa.

Alargar la traza hasta un destino interno en Suiza provocaría dificultades (corriente eléctrica, sistema de seguridad, manco de surcos, rama con capacidad limitada). Cambiar tren a Ginebra será la idea con la que se puede garantizar un éxito a eso proyecto y no dará un efecto negativo para los viajeros.

8. El AVE Catalán

Horario

Los horarios en ambas direcciones deben permitir correspondencias hasta las costas, ver Madrid en España, como las ciudades de Losanna, Berna, Basilea, Zúrich en Suiza necesitan ser ligadas. Se cuenta con un tiempo de viaje de 6 h 45' hasta 7 horas.

Un viaje en tren Madrid – Zúrich se podría efectuar en un día, ver 13 horas para mas de 1700 kilómetros con un tiempo medio de mas de 130 km/h.

Suiza – España ↓			España – Suiza ↑	
Zúrich (correspondencia)	salida	07:00/07:30	llegada	20:30/21:00
Genève Cornavin	salida	10:30	llegada	17:30
Lyon Part Dieu		12:45		15:45
Perpignan		15:45		12:15
Barcelona Sants	llegada	17:15	salida	10:45
Madrid (correspondencia)	llegada	20:30/21:00	salida	07:00/07:30

Parradas en los dos sentidos

Barcelona Sants, Gerona, Figueras Vilafant, Perpignan, Narbonne, Montpellier-Sud de France, Nîmes-Pont du Gard, Lyon-Part Dieu, Genève-Cornavin.

Parradas opcionales

Barcelona Sagrera, Béziers (**Cap d'Agde**), Bellegarde (Evian, Chamonix)

Opción Madrid

Suponiendo que la demanda sea positivo El AVE Catalán podría ser extendido desde o hasta Madrid con parradas en Camp de Tarragona y Zaragoza. Esto trato necesitaría una doble rama.

Lanzaderas en España

Un tren Euromed, haciendo una lanzadera con correspondencia asegurada al AVE Catalán desde Barcelona, Camp de Tarragona para Castellón, Valencia, Alicante parece una oportunidad mas para el turismo en la fachada del Mediterráneo. Un servicio taxi/minibús para el puerto de Barcelona en correspondencia a los ferris para las Islas Baleares.

Material rodante

Para un lanzamiento rápido del AVE El Catalán no esta demás un material rodante existente, homologado en Francia y con la posibilidad de obtener la acreditación suiza en un plazo expeditivo. La clase S 100 F de la RENFE, los trenes Alstom, cumple esta condición no obstante mayor edad de mas de 30 años. La RENFE cuenta con 10 unidades 100.15 a 100.24 equipado con los sistemas de seguridad francesas KVB y ERMTS. Da aclarar: que nivel ETCS falta para el trato suizo. Tienen 370 asientos en las dos clases preferente y turista y un coche bar.

En los horarios de verano 2023 la RENFE utiliza tres ramas S 100 F para las rotaciones Madrid – Marsella – Madrid y Barcelona – Lyon ida y vuelta. Esta ultima sería substituida por El AVE Catalán.

Para la sucesión de los trenes S 100 la RENFE esta empezando los trenes Talgo S 106 F, ahora mismo en el proceso de la homologación en Francia.

9. Marketing / Publicidad

El producto y el servicio a bordo del tren

Horarios fiables y competitivos con buenos enlaces

Material rodante fiable, confortable con un servicio de bar y restaurante digno

Sillas equipadas con WLAN/Wifi, eventualmente películas a bordo

Tripulación Renfe/SBB, de habla alemán, francés, ingles, español, catalán

Servicio de limpieza durante todo el viaje – al llegar al destino el tren aun es limpio

Venta/reservación de taxis, asientos en trenes del enlace

Tarifas, venta y reservación

'Precios correctos' – yield management ok, pero transparente

Descuento para mayores, estudiantes, niños de 4 a 12, mejor de 6 a 16 años como de uso en Suiza

Descuento para familias, grupos, pequeños grupos

A estudiar: descuentos con abono medio-precio/abono general de Suiza, o para tiquetes ida y vuelta al comprarlos juntos

A estudiar: descuentos con propios abonos RENFE

Posibilidad de tarifas combinadas con enlaces en Suiza y/o en España con AVE/Avlo/MD

Venta abierta para todos los canales: taquillas en Suiza/España/Francia/Alemania, pagina Web y app SBB/Renfe, paginas web independiente como trainline.com, etc.

Reservación posible desde día 180 hasta día 0, hora de la salida

Medidas de promoción

Definición de los sectores del mercado para la campaña promocional

Publicidad en todos los medios SBB/Renfe

Viajes promocionales para editoriales / periodistas en ambos países

Cooperación con 'influencers' – non olvidar familias

Colaboración con las organizaciones del turismo en los destinos de ambos lados

Colaboración con turoperadores – en Suiza Railtour, en España con operadores incoming

Campaña inicial con organizaciones ambiental / verdes

10. Análisis SWOT

valorizado desde 'uno' = débil hasta 'cuatro' = fuerte

Fortalezas - strength

único enlace, sin competencia ferroviaria	4
Canon y surcos calificado, a ver conocidos Barcelona – Lyon	3
Material rodante existente en buena cantidad y de buena fiabilidad – S 100	4
Material rodante nuevo empezó a llegar – S 106	2
Capacidad suficiente por tren >350 asientos, posibilidad de doblar con otra rama	4

Debilidades - weakness

Demanda oscilante temporal; hueco en baja temporada	3
Competencia de tarifas con las compañías aéreas	4
Duración del viaje (demasiada larga) hasta las localidades para veranear	3
Falta de tiquetes combinadas y directas	2
Necesidad de un marketing potente para revitalizar un producto 'muerto', el viaje en tren entre los dos países	2

Oportunidades - opportunities

Discurso ambiental	4
Falta de alternativas en tren	4
Falta de interés del 'operador clásico', la SNCF	2
Liberalización del mercado	3
Despegar como primero con un tal producto	4
Necesidad de un apoyo fuerte en el marketing para las organizaciones turísticas	3
Contribución financiera de la política (Suiza, UE, España) de fondos ambientales	2
Compromiso de construir la LGV entre Montpellier y Perpignan hasta 2030 / 2040	1
Posibilidad de doblar la frecuencia y de combinar con un posible tren nocturno	3

Riesgos - threats

Riesgo financiero – llegar al umbral de la rentabilidad no antes de 3 a 5 años	4
Voluntad ausente de SNCF-Réseau para unos surcos ideales	3
Interdicto del cabotaje CH hasta F o en el tráfico propio en Francia	3
Necesidad de crear una colaboración firme para un término claro entre SBB y Renfe	3
Imposibilidad de convencer las organizaciones turísticas de la colaboración	2

11. Fecha de inicio

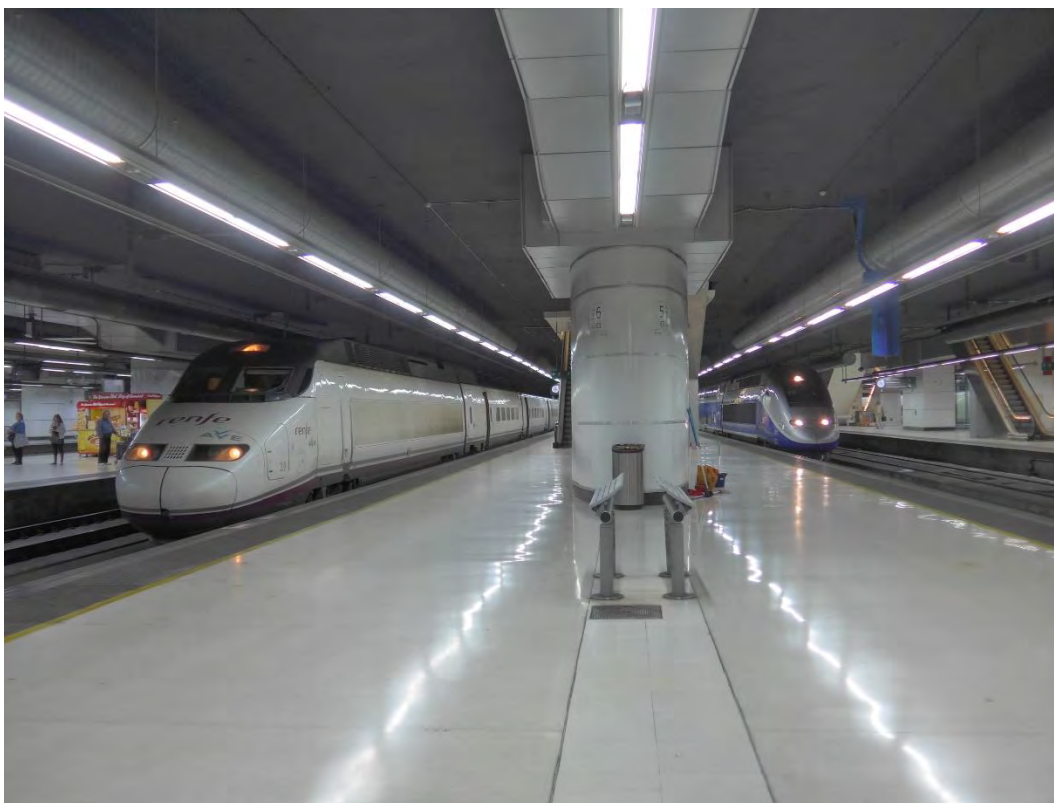
Para despegar un nuevo producto sobre railes suele ser el cambio de horarios – el segundo/tercero domingo en diciembre. Conocido los plazos en las negociaciones entre las compañías de ferrocarriles y las autoridades para la admisión de relaciones entre países es evidente que la fecha de inicio de El AVE Catalán sea al 15 de diciembre 2024 para la temporada del horario 2025.

Más favorable para un despegue fulminante sería el 5 de mayo, a ver el 2 de junio, 2024 con las altas temporadas para un city-trip o vacaciones al mar.

12. Epílogo

¡No falta más que la fe en un tal producto!

La idea del renacimiento de un tren directo entre Barcelona y Ginebra, ver entre la Suiza y la España no es tan revolucionaria. Particularmente en esos tiempos con sus discusiones y – esperamos – decisiones ambientales. ¡Que este papel ayude a promover El AVE Catalán! Parece que algunas personas en el sector ferroviario en Suiza ya trabajan a una tal iniciativa. Buscamos a todos los que ayuden para apostar lo al despegue en verano 2024 sino en diciembre 2024.



El sueño podría ser realidad en breve
El AVE Catalán para Lyon – Ginebra esta al despegue inminente en Barcelona-Sants.
Sigue a distancia el TGV SNCF para Paris. Foto 2013 wo.

Abril 2023, © Kaspar P. Woker

Kaspar P. Woker, antiguo director en turismo, marketing y turoperadora, periodista miembro de la asociación de periodistas ferroviarios de Suiza. ktwoker@bluewin.ch.