

Desde que entró en servicio, el pasado 7 de mayo, el Lusitania tren-hotel, un Talgo pendular de cuarta generación, ha conseguido invertir la tendencia transportando más viajeros que el tren expreso que cubría la misma ruta anteriormente. Tras la supresión del Talgo diurno Luis de Camoens, la oferta en este corredor se centrará en torno al nuevo tren nocturno.



El Lusitania tren-hotel lo cubre un talgo pendular con cabinas con duchas y 204 plazas.

RENFE Y CP COMPARTEN LA GESTION DEL SERVICIO QUE UNE MADRID Y LISBOA

El nuevo servicio nocturno Lusitania tren-hotel sustituye al tren diurno

De todos los corredores internacionales que existen en España (Madrid-París, Barcelona-París, Barcelona-Zurich y Barcelona-Milán) el de Madrid-Lisboa era el único que no contaba con material tren-hotel. Junto a este hecho constatable existía otra realidad: el Lusitania, que así se llamaba también el tren anterior, sufría un progresivo descenso de viajeros. Esta circunstancia no encajaba con la creciente movilidad que se apreciaba entre Madrid y Lisboa, por lo que se llegó a la conclusión de que era necesario ofrecer un producto de mayor calidad.

Renfe y CP comparten la gestión de este tren y se reparten los gastos y los ingresos en una proporción similar al kilometraje, de manera que el 64 por ciento corresponde a

Renfe y el 36 por ciento a CP.

"Al principio el tren comenzó a mejorar tímidamente. En el mes de mayo la ocupación era del 59 por ciento. Sin embargo, en junio subió al 71 por ciento y en julio en torno al 80 por ciento. Es una ocupación excelente teniendo en cuenta que la media de los trenes en general suele oscilar entre un 50 o un 60 por ciento", explica **Manuel Delgado**, gerente Internacional.

En julio y agosto se reforzó el servicio, pero, a pesar de ofrecerse una oferta superior a las 204 plazas que habitualmente lleva el tren -el tren anterior llevaba 164-, algunos días la ocupación alcanzó el 100 por cien.

"En el estudio que se realizó sobre el tren se llegó a la conclusión de que la ocupación media durante el año debía situarse en torno al 75 por ciento, lo cual quiere decir que

en un año llevaremos unos 110.000 viajeros. Hemos notado un aumento de la demanda en las plazas sentadas; estamos captando viajeros que antes iban en autobús, y también se ha observado un aumento de la demanda de camas para ejecutivos", afirma **Manuel Delgado**.

En vista del éxito de este tren nocturno, capaz de atender la demanda existente, Renfe y CP suprimieron el pasado 24 de septiembre el Talgo diurno Luis de Camoens, que hasta esa fecha cubría la relación Madrid-Lisboa. Sin embargo, "no se descarta, si aumenta la demanda como esperamos, crear otro tren diurno con material de mayor calidad y tiempos de viaje menores", explica **Manuel Delgado**.

La clientela del tren es principalmente vacacional. No obstante, los horarios del tren se han confeccionado a la me-

didada de los ejecutivos, cliente-la que se ha empezado ya a captar y que existe interés en aumentar.

En cuanto a precios, se ha tratado de hacer una oferta competitiva, capaz de arrebatar clientes al avión. Así, por ejemplo, las plazas sentadas en segunda clase cuestan 10.800 pesetas ida y vuelta, y las plazas acostadas en turista, 15.800 pesetas ida y vuelta. Por su parte, la gran clase, la más cara, ya que incorpora servicio y ducha en la propia cabina, cuesta 36.000 pesetas ida y vuelta.

Aparte de su comodidad, uno de los principales atractivos del tren es el servicio de restauración, a cargo de una compañía portuguesa: no sólo se ofrecen platos tradicionales de cocina portuguesa, sino platos combinados muy bien elaborados y a precios muy razonables. **Y. del Val.** □