

Diseño Operativo, Comercial y Económico del Tren Turístico Train and Breakfast Camino de Santiago

Operational, Commercial and Economic Desing of Tourist Train Train and Breakfast Camino de Santiago

Verónica Álvarez Fernández*

Diseño y Gestión de Proyectos, EPSEVG, Vilanova i la Geltrú

Resumen

El proyecto “*Diseño Operativo, Comercial y Económico del Tren Turístico Train and Breakfast Camino de Santiago*” aborda el estudio de la creación de un nuevo producto ferroviario, que se concibe y diseña con la finalidad de constituir y promover una oferta combinada de turismo y transporte complementaria a la actual, aprovechando el valor que en sí mismo constituye un viaje en ferrocarril y complementándolo con unos servicios turísticos existentes, potenciales y de gran interés para el cliente.

Un proyecto que combina aspectos comerciales y técnicos para abordar de forma completa el desarrollo de un nuevo producto, no sólo definiendo y diseñando el producto en sí, sino abordando todos los factores operacionales que permiten y hacen factible su inmediata implantación y puesta en marcha.

En resumen, un proyecto que analiza y define los procesos comerciales, técnicos, operativos, y económicos necesarios para la implantación de un nuevo producto turístico -ferroviario, desarrollado ajustándose a las necesidades del mercado actual, y constituyendo un producto atractivo, diferente e innovador.

Palabras clave: Diseño, Tren Turístico, Train and Breakfast, Camino de Santiago.

Abstract

The project “Operational, Commercial and Economic Design of Tourist Train “Train and Breakfast Camino de Santiago”, approaches the study of the creation of a new rail product, conceived and designed in order to establish and promote a tourism and transport combined offer; additional to the current, using the value that represents a rail journey and supplementing it with some existing tourism services and of great interest to the client.

A project combining commercial and technical aspects to address completely the development of a new rail product, not only defining and designing the product itself, but considering all operational factors that enable and make possible its immediate implementation and commissioning.

To sum up, a project that examines and defines the commercial, technical, operational, and economic processes necessary for the implementation of a new tourist-rail product, developed according to the requirements of the current market, and constituting an attractive, different and innovative product.

Keywords: Desing, Tourist Train, Train and Breakfast, St. James `way.

El presente artículo constituye un resumen detallado del proyecto “*Diseño Operativo, Comercial y Económico del Tren Turístico Train and Breakfast Camino de Santiago*”. Con objeto de una mejor comprensión, se estructura describiendo inicialmente de forma comercial el producto planteado, para a continuación, proceder con la explicación de los aspectos técnicos que permiten la definición del mismo.

TRAIN AND BREAKFAST CAMINO DE SANTIAGO

Train and Breakfast es un nuevo producto ferroviario, un nuevo concepto de viaje, un hotel en movimiento que además de los traslados ida y vuelta a tu destino, te alojará a lo largo del viaje en una Cabina Gran Clase equipada con todas las comodidades que puede ofrecerte un verdadero hotel rodante.



1. El producto

Train and Breakfast Camino de Santiago es el viaje que estabas esperando, un viaje de ocho días y siete noches que te permitirá descubrir la magia y la esencia del Camino Francés.

Desde Barcelona, Madrid o Zaragoza recorreremos el camino hasta llegar a Santiago de Compostela, visitando, conociendo y disfrutando de un entorno sin igual.

Un viaje único, que incluye los traslados de ida y vuelta a tu ciudad origen, alojamiento y desayuno buffet, estancia en compartimentos Gran Clase durante todo el viaje y un sin fin de visitas y actividades que te permitirán experimentar en primera persona la magia del camino.

Pensado y diseñado para todo tipo de viajeros, para el viajero aventurero, el gastronómico, para el cultural, para el amante de la arquitectura, la historia, la naturaleza, de la fotografía, del arte. Train and Breakfast les brinda la oportunidad de sumergirse en una experiencia inigualable a bordo de un tren pensado y diseñado exclusivamente para ellos.

Ofrece al viajero-peregrino la posibilidad de realizar las etapas más emblemáticas del camino a pie o en bicicleta, contando tras su llegada a Santiago, con la acreditación oficial “La Compostela”.

Por las mañanas se realizarán las distintas etapas y por las tardes te esperan numerosas actividades y visitas que te permitirán descubrir en primera persona las regiones que bordean la ruta de peregrinación más importante de nuestro país.

Un viaje pensado también para los viajeros que deseen conocer y descubrir la belleza del camino, sus ciudades, sus parajes y sus aldeas, sin tener que realizar las distintas etapas a pie o en bicicleta. Mientras los peregrinos realizan las etapas por las mañanas estos viajeros contarán con visitas, experiencias y actividades que le permitirán descubrir de igual forma la esencia del camino de Santiago.

Al viaje se une la exquisita gastronomía de la zona, recorriendo las regiones gastronómicamente mejor valoradas de nuestro país.

Por las mañanas cogeremos fuerzas tras un succulento desayuno buffet a bordo. Y en las comidas y cenas los viajeros podrán degustar y disfrutar de los exquisitos e incomparables platos de la gran oferta que les ofrece la región.

Conocida es la comida gallega, los vinos, las tapas de León, el cocido de Astorga y un sinfín de platos y especialidades que los viajeros Train and Breakfast tendrán la posibilidad de degustar, contando en los lugares a visitar y puntos fin de etapa con menús concertados e importantes descuentos especialmente para ellos.


Le ofrece al peregrino la tranquilidad y la comodidad de no tener que preocuparse de traslados de equipaje, ni de hacer y deshacer maletas al inicio de cada etapa. El placer de viajar sin tener que preocuparse de buscar alojamiento y transporte, con traslados de ida y vuelta y con un hotel a tu disposición las 24 horas, sin preocuparse por la hora de entrada o salida.

1.1. Programación del viaje

Train and Breakfast Camino de Santiago contará con dos salidas el próximo verano, una el sábado 12 de julio y otra el 9 de agosto con una duración de 8 días/7noches cada viaje.

<i>8 días / 7 noches</i>	
Día#1#	<i>Introducción al Camino</i>
<i>Descubre!Visita!</i>	Logroño((Burgos(
Día#2#	<i>Riqueza Histórica y Cultural</i>
<i>!Conoce!Recorre!</i>	León(((Astorga(((Ponferrada(
Día#3#	<i>La Belleza de la Naturaleza</i>
<i>!Comienza! Camino!</i>	Ribeira(Sacra((Cañones(del(Sil((((Monforte(de(Lemos(
Día#4#	<i>La Magia del Camino</i>
<i>!Lo mejor del interior!</i>	Sarria(((Lugo(
Día#5#	<i>Gastronomía y Termalismo</i>
<i>Experiencias!Únicas!</i>	Lalín(((Arzúa((Ourense(
Día#6#	<i>La Riqueza de la Arquitectura Gallega</i>
<i>Miaje!al pasado!</i>	Vedra((Ribadulla((Padrón(((A(Coruña(
Día#7(<i>Ciudad y Destino</i>
<i>La!Recompensa!</i>	Santiago(de(Compostela(
Día#8(<i>Deshaciendo el Camino</i>
<i>El!regreso!</i>	
<i>((Train(and(Breakfast(((¿Te\$os\$as\$perder?((</i>	

Train and Breakfast
Camino de Santiago,
una oportunidad única
para descubrir el camino
desde la ventanilla del ferrocarril.



Programa del viaje

Los dos primeros días se desarrollarán actividades de integración y conocimiento del camino, visitando algunas de las ciudades más importantes a su paso.

Los últimos cinco días comienza la verdadera aventura, los viajeros que así lo deseen realizarán el camino a pie y en bicicleta, mientras que los que se decanten por las visitas descubrirán la esencia del camino disfrutando de numerosas experiencias especialmente pensadas para ellos.

Etapas que realizarán los peregrinos:

CAMINANTES		
	1ª	Sarria – Portomarín
	2ª	Portomarín – Palas de Rei
	3ª	Palas de Rei – Arzúa
	4ª	Arzúa – O Pedrouzo
	5ª	O Pedrouzo – Santiago
CICLISTAS		
	1ª	Ponferrada – O Cebreiro
	2ª	O Cebreiro - Sarria
	3ª	Sarria – Palas de Rei
	4ª	Palas de Rei – O Pedrouzo
	5ª	O Pedrouzo – Santiago

1.1. El Tren del Camino

TRAIN AND BREAKFAST

El viajero estará inmerso en un espacio moderno y actual que le hará sentirse como en casa.



La composición Train and Breakfast cuenta con Cabinas Gran Clase en las que en su diseño se ha cuidado cada detalle creando un ambiente único que nos permite garantizar al viajero un alto grado de confort y comodidad.

Train and Breakfast se compone de dos salones, dos coches restaurante, un coche cafetería central y doce coches cama gran clase, además de los coches extremos y el coche de la tripulación.

Está pensado y diseñado única y exclusivamente para el uso y disfrute del viajero, porque no hay nada más importante para nosotros que poder proporcionarle una experiencia inolvidable.



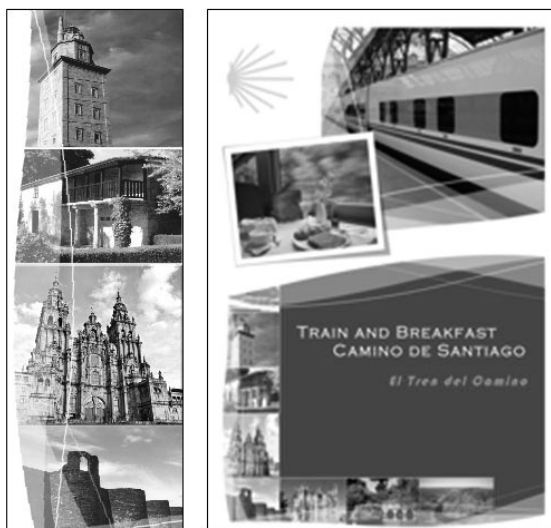
1.2. Tarifas

El paquete turístico incluye:

- Recepción de viajeros en las estaciones de Barcelona Sants y Zaragoza Delicias.
- Alojamiento en Cabina Gran Clase.
- Desayuno buffet.
- Servicio de cafetería las 24 horas.
- Entrega diaria del “Diario del Peregrino Train and Breakfast”.
- Traslados en autocar al inicio y fin de cada etapa.
- Información detallada de cada etapa y de las distintas ciudades y lugares de camino.
- Traslados para realización de las diferentes visitas turísticas.
- Actividades a bordo.
- Guía turístico de acompañamiento en las actividades turísticas.
- Prensa diaria y revistas siempre a la disposición del cliente.
- Un excelente equipo humano a su disposición.
- Oferta audiovisual enfocada al motivo del viaje.
- Seguro de Viaje.

TARIFAS (IVA Incluido)	
Precio adulto en habitación doble en régimen A/D	769,99 €/pax
Precio adulto en habitación Individual en régimen A/D	969,99 €/pax
Precio menor (entre 4-14 años) en habitación doble en régimen A/D	249,99 €/niño
**Niños menores de cuatro años incluidos. Un máximo de dos niños por cabina.	
Suplemento por bicicleta	30 €/bicicleta

**Plazas modalidad bicicleta limitadas a 40 bicicletas/viaje.*



Hasta este punto se ha realizado una definición y descripción comercial del producto diseñado, a continuación, se exponen de forma resumida los contenidos específicos abordados en el proyecto, y que hacen factible la viabilidad técnica y económica del producto propuesto.

2. Alcance y desarrollo del proyecto

El producto que viene de definirse es el resultado del estudio que abarca el proyecto realizado, es decir, el objeto del proyecto es analizar todos los factores necesarios para poder diseñar e implantar un producto turístico-ferroviario y que este sea viable técnica y económicamente.

El proyecto contempla el diseño y la futura implantación de un tren turístico, para ello, y dadas las peculiaridades de este tipo de servicio ferroviario (servicios a bordo, acompañamiento operacional, logística de aprovisionamientos, peculiaridad y distinción en las operaciones ferroviarias, características propias en la comercialización y promoción del mismo, material móvil, etc.) se han estudiado y analizado en profundidad los siguientes contenidos:

- Estudio Comercial
- Material Rodante
- Estudio Operativo
- Logística de personal, servicios y suministros.
- Estudio y análisis de costes
- Estudio de Rentabilidad

2.1. Estudio comercial

El estudio comercial de una nueva oferta es uno de los elementos principales a desarrollar, en él se define el producto y las características del mismo, se analiza y estudia la existencia de productos similares, así como las directrices a seguir para el desarrollo de un producto ferroviario de estas características. Está directamente relacionado con los aspectos técnicos, influenciado por el material seleccionado, la infraestructura, el programa de viaje, etc., recogiendo los resultados obtenidos en los demás anejos.

En el estudio comercial se plantea la idea, los demás anejos la analizan técnica, comercial y económicamente, y para concluir, el estudio retoma la idea inicial, estableciendo y definiendo las directrices necesarias que hacen factible la implantación del producto final.

En el estudio comercial se abarca desde el diseño, la definición y la descripción del producto propuesto, calendarios de implantación, estrategias de promoción, comunicación, estrategias de marketing y venta (producto, público objetivo, tarifas, canal, promoción) a adoptar para garantizar el éxito de la propuesta definida.

Train and Breakfast como Producto

El proyecto contempla la creación de un nuevo producto ferroviario con el objetivo de promover una oferta combinada de transporte y turismo complementaria a la actual, aprovechando un nicho de negocio no cubierto y utilizando material de última generación Talgo Tren-Hotel Serie 7 que se comercializará con la marca propia *“TRAIN AND BREAKFAST”*.

El objetivo de la denominación de un nombre específico que sirva como base para los diferentes trayectos es la creación de una nueva marca, con la finalidad de diferenciar y potencializar el producto en sí mismo, aportando un valor diferencial de los diferentes servicios a realizar.

Partiendo de una misma composición de material móvil se definirán distintos tipos de servicios turísticos:

Trenes Temáticos: El origen de estos trenes turísticos se basa en que la ruta a realizar gira en torno a un concepto central, con el fin de construir un producto desde la identidad del destino.

Trenes Evento / Actividad: El origen de este tipo de trenes turísticos coincidirá con una festividad, acto, evento o actividad de gran interés para el cliente, ofreciendo al viajero realizar y formar parte de los actos más importantes de nuestro país.

El objeto final del estudio comercial, así como del proyecto, ha sido definir en profundidad el producto *Train and Breakfast Camino de Santiago*, englobado dentro de los definidos como trenes temáticos.

2.2. Material Rodante

El material rodante condiciona las características del viaje, tanto comerciales, a la hora de dirigirnos a un determinado público, como operativas en función de las necesidades a tratar.

Se propone hacer uso de material Talgo Tren Hotel Serie 7, aprovechando la existencia en stock de este tipo de material de última generación, con la consecuente ventaja de una disponibilidad prácticamente inmediata, además de que su estructura e instalaciones se adecuan satisfactoriamente permitiendo englobar todos los servicios de transporte, alojamiento y restauración a bordo.

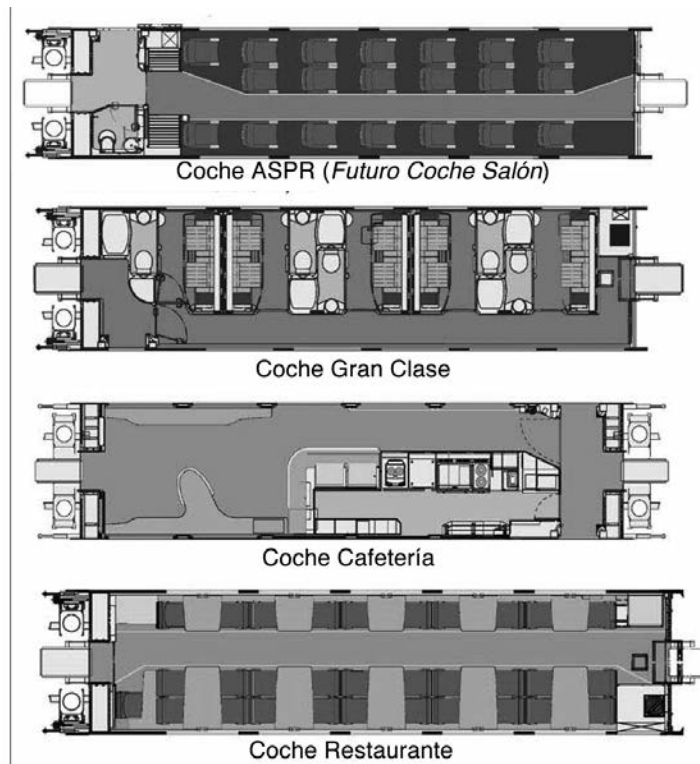
De material móvil se ha contemplado desde la formación de la composición, justificación de la elección de material, características técnicas y operativas, prestaciones a los clientes, sistemas de tracción, planes de seguridad y evacuación en diferentes condiciones del viaje, hasta justificaciones de sostenibilidad y medio ambiente.

La Composición Train and Breakfast tendrá una capacidad de 132 plazas, incluyendo dos plazas PMR (personas de movilidad reducida).

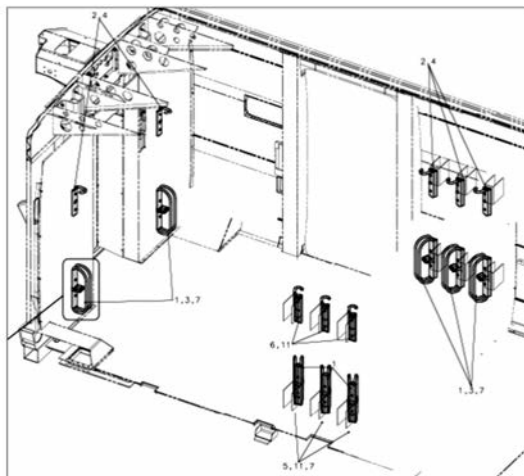
Se realizarán modificaciones en los coches extremo con objeto de dotarlos de sistemas porta-bicicletas. Así mismo, se reestructurarán los coches butacas para conformarlos en coches salón para mejorar la comodidad de los viajeros.

La composición se constituirá de veinte coches:

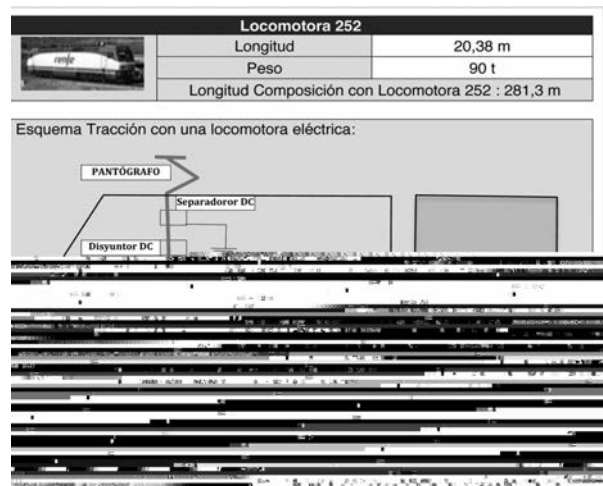
- Dos coches extremo
- Trece coches cama con cinco cabinas gran clase dobles cada uno
- Un coche cama con cabina gran clase doble PMR
- Un coche cafetería
- Dos coches restaurante
- Y un coche salón (modificación de un coche ASPR actual)



Representación gráfica de algunos de los principales coches que constituyen la composición.



Detalle instalación sistema Porta-Bicis



Esquema de Tracción con Locomotora Eléctrica 252



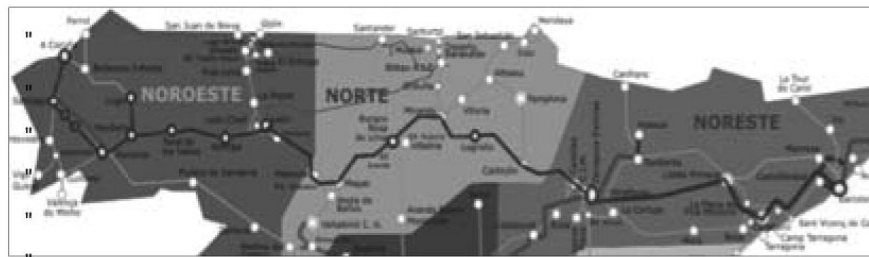
Representación gráfica de una composición TTH Serie 7 constituida por 9 coches.

2.3. Estudio operativo

El estudio operativo tiene como finalidad estudiar y analizar los distintos segmentos, procesos y operaciones ferroviarias necesarias e imprescindibles para que el desarrollo del viaje sea posible técnicamente.

En él se analiza la viabilidad del itinerario planteado, se detalla el programa del viaje a nivel de operaciones ferroviarias, se describen en profundidad los diferentes trayectos a realizar detallando sus características y peculiaridades.

Contempla el recorrido a realizar, estaciones y análisis de estaciones a utilizar, estacionamientos diurnos e implicaciones que estos conllevan, pernoctaciones en estaciones, logística de mantenimiento en ruta (operaciones de cambio de ancho, cambios de tracción, abastecimientos de agua, limpieza de aguas sucias, gestión de mantenimiento a bordo, maniobras de material, etc.).





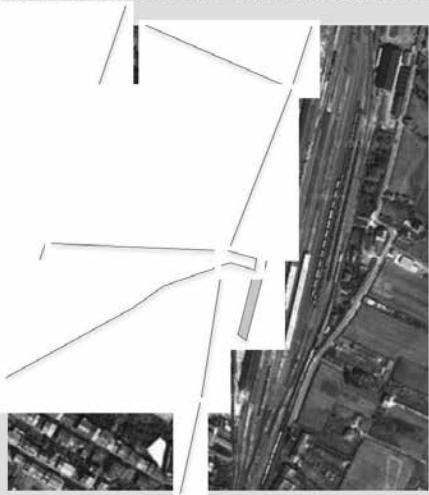
2.4. Logística de personal, servicios y suministros

El estudio de logística de personal, servicios y suministros tiene como finalidad definir el personal necesario para el desarrollo de las actividades, así como definir los diferentes servicios que se realizarán a bordo con la finalidad de describir las exigencias y las características que los caracterizan y que será necesario llevar a cabo para poder garantizar un buen desarrollo del viaje.

En el estudio de personal, servicio y suministros se han considerado desde personal de acompañamiento, personal a bordo, personal exterior, restauraciones, servicio de cafetería, recepción, cocina, limpieza, actividades, servicios adicionales de transporte como autobús y transporte de bicicletas, suministros de restauración y dotaciones necesarias para el buen funcionamiento del tren turístico.



Servicios a bordo: Restauración y Tripulación

MONFORTE DE LEMOS	
TIPO ESTACIÓN Categoría 2	<p>Día 3 y Día 4 estacionamiento en andenes secundarios. Día 3: Llegada a Monforte a las 8h00. Salida 10h30. Día 3 / Día4: Llegada a Monforte a las16h00. Salida a las 05h58. Pernoctación en Monforte de Lemos. Uso de andenes: Día 3: Principal 30 min. Secundario 120 min. A efecto canon 120 min. Día 3/ Día 4: Principal 15 minutos. Secundario 825 min. A efecto de canon por utilización de andenes: 450 min.</p> 
INSTALACIONES	<p>Longitud composición con locomotora 334 (dos locomotoras) : 303,92 m Longitud composición con locomotora 252 : 281,3 m</p> <p>Posibilidad de estacionamiento en vías con andén: VÍA 1: Andén ~:332 m (Longitud vía: 515 m). Andén contiguo a estación. VÍA 2: Andén ~:300 m (Longitud vía: 571 m) VÍA 3: Andén ~:300 m (Longitud vía: 441 m) VÍA 4: Andén ~:300 m (Longitud vía: 441 m) VÍA 5: Andén ~:300 m (Longitud vía: 433 m)"</p> <p>La estación cuenta con numerosas instalaciones (talleres, depósitos, almacenes) donde es posible conectar la toma de agua de una manguera para abastecer la composición Tren-Hotel. Así mismo el acceso de un camión cisterna a una vía es factible.</p>  <p style="text-align: center;"><i>Vista aérea de las instalaciones de la estación de Monforte de Lemos</i></p>
	<p>** La parada en Monforte de Lemos se realiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estacionamiento durante la tarde y visita turística Monforte de Lemos. (Vía 5) - Pernoctación. (Vía 5) <p>(Preferible antes de iniciar traslado a Lugo Vía 1)</p> <p>Servicios de la estación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cafetería - Vestibulo Zona Comercial - Aseos - Cajero automático
Acceso y Paito de Coches	<p>En la siguiente imagen se destacan las zonas de acceso y aparcamiento de la estación:</p>  <p>En esta estación el acceso y el estacionamiento de los dos autobuses así como de furgonetas para abastecimiento externo no supondría ningún inconveniente.</p>

Ficha Ejemplo de las Instalaciones de una Estación

2.5. Estudio y análisis de costes

La finalidad del estudio de costes es analizar los distintos costes que intervienen en la puesta en marcha del servicio turístico del tren “Train and Breakfast Camino de Santiago”, con el objeto de obtener los datos y valores necesarios que permitan tener suficiente información para realizar una toma de decisiones de forma lógica y justificada a la hora de establecer las tarifas comerciales del servicio a aplicar.

Para ello se ha determinado y explicado la obtención de cada coste y la explicación de los costes considerados.

A continuación se numeran los costes que generará el nuevo servicio y que han sido necesarios analizar y considerar:

- Energía de Tracción

- Mantenimiento

**Incluye costes fijos (amortizaciones, repercusiones en talleres, amortizaciones del parque de reserva, etc.)

- Cánones

Cánones por utilización de las líneas ferroviarias integrantes en la REFIG

Cánones por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias

- Costes Internos

Personal interno

- Costes Externos

Autobús

Personal externo

- Costes Varios

Gestión Talgo

Personal mantenimiento

Personal de limpieza

Trabajos de limpieza de aguas sucias

Equipamiento

Sábanas/Mantas/Toallas/Mantelería

Neceseres/Amenities

Equipos de limpieza (útiles y productos)

Restauración

Desayuno

Copa de bienvenida y aperitivos

Otros

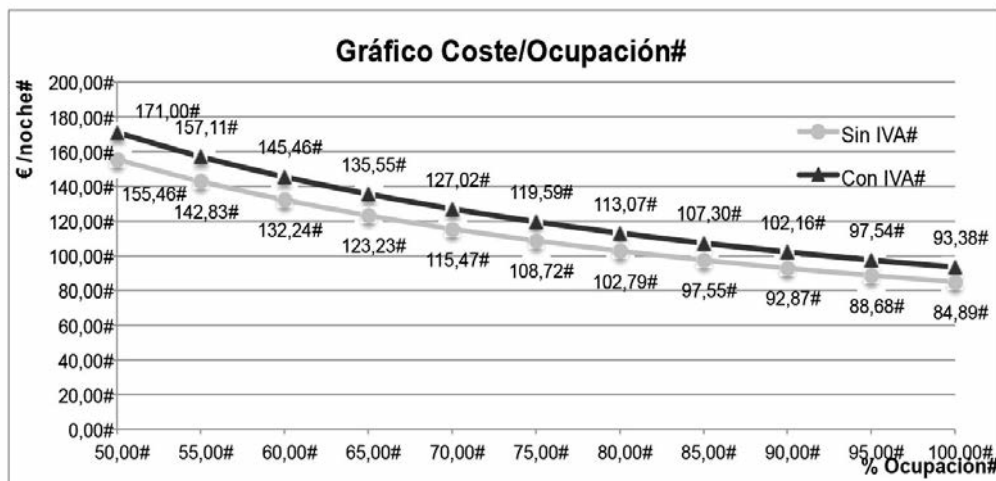
Prensa y Revistas

Check-In

Uso de Salas Club

**No se han considerado en este estudio costes propios (financieros, de gestión, etc.).

Una vez definida y justificada la obtención de cada coste y con el objeto de obtener un orden de magnitud de los gastos que implica un servicio de estas características, se han realizado análisis de importancia de costes, estudios de variabilidad de costes, definición de costes en función de la ocupación, en función de la duración del viaje, inter-relaciones entre ellos, etc. Estos datos han sido representados gráficamente y analizados en profundidad para servir de referencia a la hora de toma de decisiones.



		Duración del Viaje!									
		3 días / 2 noches!	4 días / 3 noches!	5 días / 4 noches!	6 días / 5 noches!	7 días / 6 noches!	8 días / 7 noches!	9 días / 8 noches!	10 días / 9 noches!	11 días / 10 noches!	12 días / 11 noches!
%Ocupación!	100,00!	233,03	168,91	134,96	116,55	102,83	92,94	86,72	81,92	76,93	74,05
	95,00!	245,04	177,62	141,92	122,56	108,13	97,73	91,19	86,15	80,89	77,86
	90,00!	258,36	187,27	149,63	129,22	114,01	103,04	96,15	90,83	85,29	82,10
	85,00!	273,21	198,04	158,23	136,65	120,56	108,96	101,67	96,05	90,19	86,81
	80,00!	289,87	210,11	167,88	144,98	127,91	115,60	107,87	101,90	95,69	92,11
	75,00!	308,69	223,76	178,78	154,40	136,22	123,11	114,88	108,52	101,90	98,09
	70,00!	330,13	239,29	191,19	165,12	145,68	131,66	122,85	116,06	108,98	104,90
	65,00!	354,77	257,15	205,46	177,44	156,55	141,48	132,02	124,72	117,11	112,73
	60,00!	383,38	277,89	222,03	191,75	169,18	152,89	142,67	134,78	126,56	121,82
	55,00!	417,01	302,27	241,51	208,57	184,02	166,31	155,18	146,60	137,66	132,51
50,00!	457,10	331,33	264,73	228,63	201,71	182,30	170,11	160,69	150,90	145,25	

2.6. Estudio de rentabilidad

El objeto de la realización del estudio de rentabilidad es analizar a corto y medio plazo la rentabilidad obtenida de la inversión inicial que es necesaria llevar a cabo para poder ejecutar el tren turístico Train and Breakfast Camino de Santiago.

La elaboración del estudio se ha basado en la utilización de diferentes hipótesis debidamente analizadas y justificadas que han permitido establecer unos criterios consensuados para prever la evolución del producto.

Las principales hipótesis consideradas se corresponden con las siguientes:

- Hipótesis de Ocupación
- Hipótesis de Ingresos
- Hipótesis de Evolución Temporal

La hipótesis de ocupación utilizada para el cálculo de este anexo se corresponde con una ocupación del 85% en plazas convertidas, definiendo plazas convertidas como el número de plazas que se corresponden con una ocupación del 85% en base a la diferencia de modalidades del viaje (cabina doble ocupada por dos viajeros o cabina doble ocupada por un único viajero).

OCUPACIÓN		
Ocupación	Plazas	Plazas convertidas
100 %	120	102
95 %	114	97
90 %	108	92
85 %	102	87
80 %	96	82
75 %	90	77
70 %	84	72
65 %	78	67
60 %	72	62
55 %	66	57
50 %	60	52

Plazas en función del Porcentaje de Ocupación

La hipótesis de ingresos adoptada coincide con la situación más desfavorable para una ocupación del 85% en plazas convertidas, habiendo desarrollado distintas hipótesis con las tarifas establecidas en función de las distintas modalidades del viaje (adulto individual, adulto doble, familia con niños, menor, etc.).

La hipótesis de evolución temporal concluye que con el paso de los años, el producto se consolidará, constituyendo una marca de referencia en sí mismo y esto permitirá un aumento de los viajes a realizar así como un aumento en la ocupación de los mismos.

La elaboración del estudio de rentabilidad se ha realizado en base a las hipótesis más conservadoras.

2014	2015	2016	2017
85 % Ocup	85 % Ocup	90 % Ocup	90 % Ocup
87 Viajeros	87 Viajeros	92 Viajeros	92 Viajeros
769,99 €/viajero	799,99 €/viajero	829,99 €/viajero	849,99 €/viajero
2 Viajes	4 Viajes	5 Viajes	6 Viajes

Rentabilidad (%)	0,57	2,95	11,28	12,27
-------------------------	-------------	-------------	--------------	--------------

Resumen Hipótesis y Rentabilidad Económica del Producto a Corto Plazo

3. Conclusiones

El proyecto “Diseño Operativo, Comercial y Económico Train and Breakfast Camino de Santiago” es un proyecto real y aplicable en su totalidad, desarrollado ajustado a las necesidades del mercado actual.

Un proyecto completo que cuenta con el estudio y la documentación necesaria para que cualquier operador pueda efectuar la implantación inmediata de la propuesta realizada.

Como producto:

Train and Breakfast Camino de Santiago es una apuesta por un producto con capacidad de perduración en la oferta futura, constituye una oferta atractiva, innovadora, diferente, competitiva y ajustada a la demanda actual, es un producto con gran capacidad de penetración en el mercado y que tras una importante labor inicial de lanzamiento, promoción y comunicación se consolidará como producto de ocio de referencia en nuestro país.

Otra de las claves del producto es que hablamos de un producto rentable económicamente, con un lanzamiento moderado en número de trayectos a realizar dada la reciente campaña de promoción, pero que tras su implantación y desarrollo se consolidará, permitiendo el aumento de trayectos anuales con un importante aumento en sus beneficios..

4. Agradecimientos

La autora quiere expresar su especial agradecimiento a Alberto García Álvarez, Rodrigo Hilario Noailles y Félix A. Martín Merino, por su dedicación e implicación en el desarrollo del proyecto.

5. Bibliografía**Referencias Bibliográficas**

- [1] García Álvarez, A, Cintero Hernández, A y Jericó Rodríguez, P “ Operación de Trenes de Viajeros, Claves para la gestión avanzada del ferrocarril”. 2ª Edición. Febrero 2011.
- [2] García Álvarez, A, “Magnitudes, unidades y conceptos básicos del transporte de viajeros. El “Load factor en el ferrocarril”, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Edición 14. Marzo 2011.
- [3] García Álvarez, A, “Costes Operativos de los servicios de Transporte de viajeros por ferrocarril”, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Edición 1. Abril 2011.

Otra documentación

- [4] Documentación aportada en el transcurso de las prácticas profesionales con Renfe Operadora.