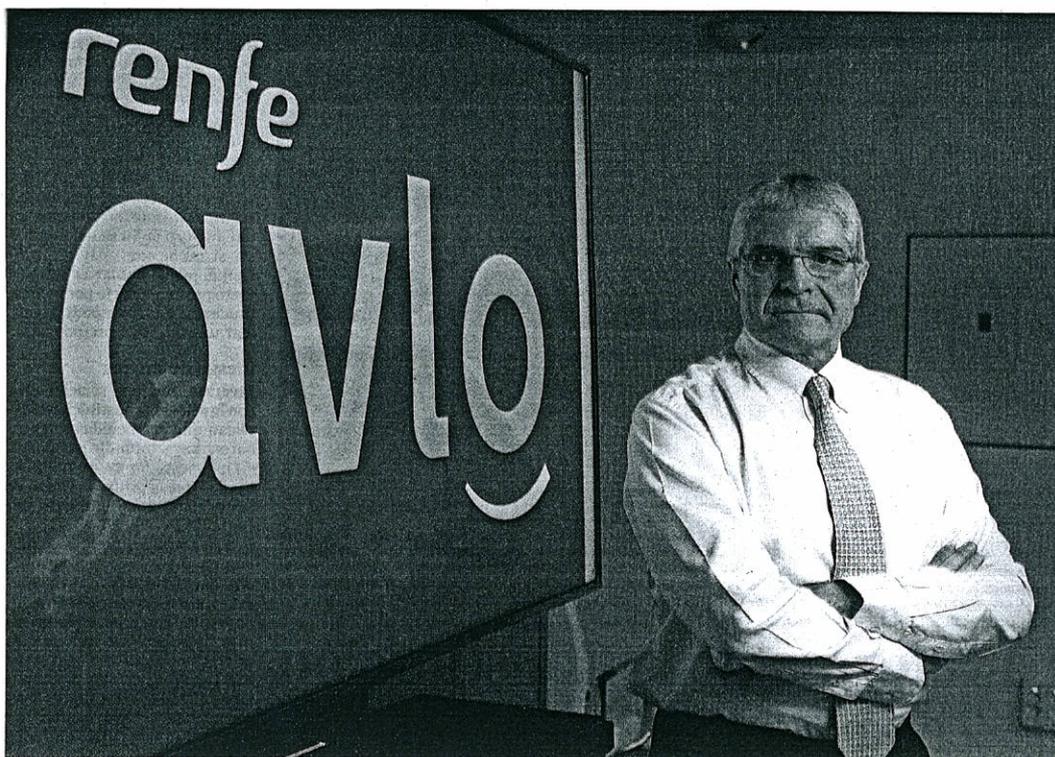


## ECONOMÍA Y TRABAJO



El presidente de Renfe, Isaias Táboas, el jueves en las oficinas de la compañía en Madrid junto al logo del AVLO. / JAIME VILLANUEVA

## El AVE barato Madrid-Barcelona de Renfe costará entre 10 y 60 euros

**RAMÓN MUÑOZ, Madrid**  
Los billetes del AVLO, el AVE low cost que Renfe operará en la línea Madrid-Barcelona, costarán entre 10 y 60 euros por trayecto cuando se estrene el servicio el 6 de abril de

2020, según la propuesta que el presidente de la compañía, Isaias Táboas, llevará al próximo consejo de administración. Las frecuencias en el estreno serán como mínimo de dos diarias en cada sentido, que se irán amplian-

do a tres y cuatro en las semanas sucesivas, de forma que a finales de 2020 lleguen a cinco. El objetivo es lograr el millón de viajeros en el primer año de operaciones, según revela Táboas en una conversación con EL PAÍS.

"La idea es aplicar una gestión dinámica de las tarifas, y mi propuesta al consejo del miércoles va a ser un abanico de precios de 10 a 60 euros por trayecto. No es un precio promocional, sino una escala de precios que dependerá de la demanda en cada momento. Evidentemente, no va a haber billetes de 10 euros para todo el mundo, pero todos van a poder comprar un billete de AVLO en algún momento por 10 euros para viajar entre Madrid y Barcelona. Así que el 6 de abril, habrá billetes por 10 euros", precisa el presidente de Renfe a este diario.

Los precios del AVE actual para un trayecto Madrid-Barcelona en clase turista oscilan entre 40,95 euros con la tarifa Promo y 152,5 en Turista Plus. En Preferente se disparan hasta los 214,2 euros, según una búsqueda realizada ayer en la web de Renfe.

Los horarios dependerán del comportamiento del mercado. "Reconocemos que no tenemos experiencia porque Renfe no tiene un tren de bajo coste. Y una de las razones para salir el 6 de abril de 2020 sin esperar a la liberalización [en diciembre del año próximo] es poder experimentar, conocer mejor ese mercado. Iremos probando, ver si nos va mejor horarios de hora punta o de horas valle. Y si vemos que hay

que hacer cambios, tenemos la fortuna de poseer muchas frecuencias y podemos moverlas para un mejor ajuste", añade.

Táboas destaca que la compañía prevé captar un millón de viajeros al año durante los dos primeros ejercicios de operación (2020 y 2021): "Con AVLO queremos atraer a un público que hoy no coge el AVE por motivos de precio. Estamos hablando de jóve-

nes y familias, de viajeros que básicamente están usando la carretera, ya sea en coche particular, coche compartido o el autobús".

Según sus cálculos, en el corredor Madrid-Barcelona, de punto a punto sin tener en cuenta trayectos intermedios, se mueven 10 millones de pasajeros al año, de los que cuatro lo hacen por carretera, otros cuatro en AVE y los dos millones restantes en avión.

### Andalucía y Valencia deberán esperar al menos hasta 2021

Los trenes AVLO partirán de la estación madrileña de Atocha y de la barcelonesa de Sants, en el centro de ambas ciudades. El anterior proyecto del Gobierno del PP planteó la opción de que el AVE de bajo coste (que iba a llamarse EVA) llegase a la estación barcelonesa de El Prat de Llobregat.

Otros corredores como el Madrid-Levante y el Madrid-Andalucía deberán esperar más para tener su AVE barato, que no llegará antes de mediados de 2021. El presidente de Renfe, Isaias Táboas, explica que a medida que lleguen los

nuevos trenes se evaluará la implantación del AVLO en trayectos distintos al Madrid-Barcelona.

En su primer año de operaciones, el AVLO usará los cinco trenes remodelados de la serie 112 de Talgo (conocido como El Pato), con 438 plazas por unidad y filas de cuatro asientos (2+2). A partir de abril de 2021, se incorporarán los trenes de la serie 106 (Talgo Avril), con hasta 581 plazas y filas de cinco asientos (3+2). "El número de unidades dependerá de la demanda", precisa Táboas.

El presidente de Renfe se

"De esos cuatro millones de personas que van en coche, y no usan el ferrocarril, en este arranque del AVLO aspiramos a captar un millón cada año en 2020 y 2021. Y luego nos plantearemos otro tipo de público", comenta Táboas.

El AVLO solo tendrá una clase turista con asientos con el mismo espacio para las piernas que el actual AVE. No dispondrá de vagón cafetería ni de servicio a bordo,

muestra satisfecho con la elección del nombre AVLO: "Después de los estudios de la empresa a la que le encargamos este tema [la agencia Summa], entre las diversas posibilidades que había, AVLO reunía un requisito importante: es intuitivo. Une AVE y low cost en un mismo nombre. Es verdad que es un anglicismo, pero algunos anglicismos están ya incorporados en nuestra vida cotidiana. Y, además, mantiene la coherencia con la tradición de denominaciones de Renfe como AVE, Alvia, Altaria".

La venta de billetes, que se podrán adquirir desde finales de enero de 2020, se realizará fundamentalmente por la web y la aplicación móvil, pero también se podrán comprar por teléfono y en las taquillas.

### Los datos básicos del nuevo servicio

**Las tarifas.** Los billetes más baratos entre Madrid y Barcelona costarán 10 euros y los más caros 60 euros por trayecto. Existirán promociones.

**Estreno.** El AVLO realizará su primer viaje el 6 de abril de 2020 entre Barcelona y Madrid. Los billetes se podrán comprar ya a finales de enero.

**Las frecuencias.** En su inicio solo se habilitarán dos frecuencias diarias en cada sentido. Más adelante se ampliarán hasta alcanzar las cinco por sentido a finales de 2020.

**Las paradas.** Dependerán de la demanda en cada momento. El objetivo es que el tren vaya lleno todo el trayecto.

**Servicios a bordo.** Solo existirá la clase turista y no dispondrá de cafetería ni de servicio a bordo. El wifi será de pago.

**Las otras líneas.** EL AVLO se implantará también en los corredores Madrid-Levante y Madrid-Andalucía, pero no antes de mediados de 2021.

aunque habrá al menos un interventor para resolver los problemas que puedan surgir durante el trayecto. Contará con conexión wifi, pero será de pago. Su personal será de Renfe y no se segregará en una nueva filial.

"El secreto de este producto es que para que tenga un bajo precio debe tener un bajo coste de producción y hemos de optimizar todos los sistemas. Los servicios complementarios asociados al AVE actual no estarán en el AVLO porque cuestan un dinero que se repercute en el precio del billete", aclara el responsable de la firma.

Más cauto se muestra para concretar qué paradas tendrá el AVLO entre Madrid y Barcelona: "Para poder ofrecer estos precios, es preciso que los trenes vayan siempre llenos, es decir, que los asientos estén ocupados todo el recorrido. La idea es, por tanto, focalizar las paradas allí donde obtengamos la mayor ratio de ocupación. Por eso, vamos a ir viendo cómo se comportan estos nuevos clientes y el movimiento de los viajeros para tener el tren lo más ocupado posible y, en función de ello, decidiremos dónde para".

A Táboas no le preocupa la entrada de la competencia a partir de finales de 2020, con el desembarco de Ilsa (Air Nostrum y Trenitalia) y de la francesa SNCF. "Hay tres elementos que nos van a ayudar a competir: nosotros ya conocemos el mercado español, Renfe tiene una marca y un servicio de alta velocidad muy reconocidos y, además, vamos a empezar los primeros", dice. "La competencia nos ocupa pero no nos preocupa. Renfe está acostumbrada a competir. Ya lo hacemos con el avión o la carretera. La clave es ofrecer un producto con un precio que la gente esté dispuesta a pagar. Lo hemos hecho en el AVE y lo vamos a intentar hacer con AVLO", completa.