

# 'L'AVE, un servei poc assequible'

L'opinió del diari s'expressa només als editorials.

El Periódico 16/02/2009. Editorial.

Apunt de complir un any la línia d'AVE Barcelona-Madrid, l'èxit del servei en la seva competència amb l'avió, amb índexs de puntualitat superiors als del TGV francès, que funciona des del 1981, es veu entelat per la política de preus de Renfe, cosa que a la pràctica ha convertit l'alta velocitat en un transport per a executius i per a viatgers amb un poder adquisitiu alt. Davant la possibilitat de fer de l'AVE la llançadora idònia a l'abast de totes les butxaques, s'ha consolidat de moment la idea que l'avió, més incòmode i menys puntal, és bastant més assequible i presenta una oferta de tarifes més variada.

L'estudi que publiquem avui posa al descobert que els preus del TGV són fins a un 45% més barats que els de l'AVE. Tenint en compte que la renda mitjana francesa és superior a l'espanyola, la diferència real de preu és encara més acusada. La veritat és que Renfe ha introduït canvis en l'estratègia de comercialització de l'AVE, però està lluny d'oferir bitllets econòmics amb la varietat i la quantitat de la companyia ferroviària francesa.

¿Hi ha alguna raó que justifiqui aquestes diferències? En principi, el cost de l'obra civil i la seva amortització, tant a França com a Espanya, són semblants. En canvi, divergeixen bastant les estratègies d'explotació: els gestors del TGV han optat per fer rendible el servei mitjançant la plena ocupació dels combois; els de l'AVE han buscat la rendibilitat amb tarifes més elevades, malgrat que els trens portin seients buits. L'opció francesa ha permès popularitzar l'alta velocitat; l'espanyola està lluny d'haver-ho aconseguit.

La unanimitat dels grups parlamentaris del Congrés a reclamar-li a Renfe una oferta més variada i més barata de bitllets no és més que un indicador que el camí triat per la companyia no és el més adequat. L'AVE pot exercir un paper important a l'hora de desenvolupar els desplaçaments de cap de setmana, el turisme cultural, esportiu o gastronòmic entre Madrid i Barcelona, però per a això ha de deixar de ser el tren dels homes de negocis. Mentre sigui només o principalment això, i els preus responguin a aquesta realitat, l'alta velocitat seguirà sent un èxit comercial, però difícilment podrà considerar-se una infraestructura posada al servei de tots els ciutadans. França va passar per idèntica experiència durant els anys vuitanta i va optar per rectificar per raons d'equitat social.