

Los barrios del AVE

La construcción de estaciones de trenes de alta velocidad supone una inyección de pobladores y, por tanto, económica para zonas deprimidas que llevaban décadas perdiendo habitantes. Se trata de las nuevas ciudades dormitorio de Madrid emergentes en una época en la que las distancias se miden en minutos

Siete de la mañana. Como todos los días, Pedro se dispone a coger el coche para ir a trabajar. Pero desde mediados de noviembre, su destino no es su oficina en Madrid, sino la coqueta estación de AVE de Toledo. Como miles de toledanos, Pedro ha visto como la llegada del AVE ha convertido Toledo en un nuevo barrio de Madrid, a pesar de que distan más de 75 kilómetros entre ambas ciudades. Los culpables de ello son los veinte trenes que recorren cada día la tercera línea de alta velocidad de España, tras la que une Madrid y Lérida, (2003), y la que conecta Madrid y Sevilla, (1992) y que, como ha reconocido el propio José Luis Rodríguez Zapatero, “abrió el sur de España a caminos desconocidos hasta ese momento en su historia y ha sido una palanca decisiva para la cohesión y vertebración del país”.

Algo que también se espera ocurra en el caso de Toledo. Lo que antes era un viaje de una hora larga en coche por una autopista saturada y llena de obras se ha convertido ahora en un relajado paseo de 35 minutos, que en poco tiempo serán sólo 20, menos de lo que tardan muchos madrileños que viven en pueblos cercanos a Madrid como Las Rozas, Villalba o Móstoles en llegar al centro de la capital. Y además, lo hace por un precio que oscila entre los 8 euros del billete sencillo y los 3,6 que costará el desplazamiento cuando se compre un bono, mucho menos que lo que se gastaba en gasolina.

No es de extrañar, por tanto, que en un momento en el que las distancias ya no se miden en kilómetros, sino en minutos, el AVE haya convertido

FRANCIA PIONERA

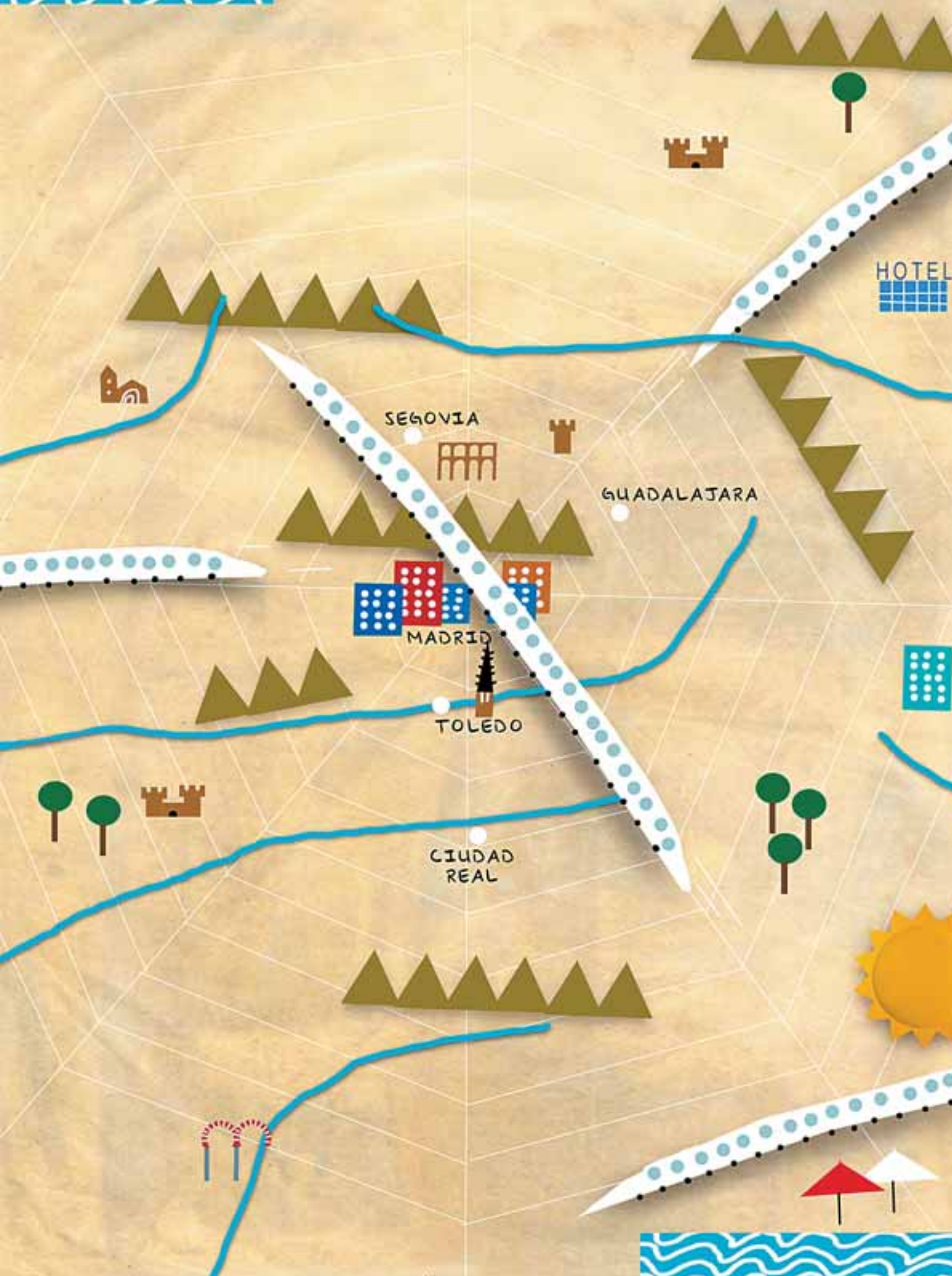
El TGV francés es pionero en la alta velocidad europea. Este medio de transporte ya ha alcanzado los mil millones de viajeros y espera alcanzar el doble en el año 2020.

Se ha convertido en un eje de reequilibrio territorial y en un factor dinamizador de la actividad económica.

a Toledo, Ciudad Real, Guadalajara y, dentro de poco, también a Segovia, Cuenca o Albacete en el lugar de residencia de muchos madrileños. Así, la cercanía en tiempo provoca que dichas personas se trasladen a estas ciudades en busca de lugares más baratos y tranquilos para vivir. Eso sí, sin cambiar de lugar de trabajo. Sólo en la línea Madrid-Toledo, se esperan más de 1,6 millones de viajeros al año. Circunstancia que está cambiando la fisonomía social y económica de unas capitales hasta ahora pequeñas, que se desangraban demográficamente y que muchos no situaban en el mapa, que de la noche a la mañana se han convertido en “ciudades dormitorio de Madrid” a golpe de rail.

Un fenómeno que ya ocurrió en Francia, pionera de la alta velocidad, en el último cuarto de siglo. El TGV francés, que ha superado los mil millones de viajeros y espera alcanzar el doble en 2020, ha actuado también como eje de reequilibrio territorial y factor dinamizador de la actividad económica, con gran incidencia en el desarrollo urbanístico y el auge del mercado inmobiliario. Por ejemplo, Marsella, donde el TGV llegó hace cuatro años, gana anualmente 8.000 habitantes tras haber perdido 120.000 entre 1975 y 1999. El fenómeno es especialmente perceptible en las ciudades de tamaño medio hasta ahora relegadas a un papel subsidiario, cuando no marginal, respecto a las grandes aglomeraciones metropolitanas.

En España, Guadalajara es el mejor ejemplo de ello. En estos trece años, la ciudad castellano-manchega ha ganado más de 12.000 habitantes tras la imparable sangría demográfica sufrida en las décadas anteriores. Y lo mismo empieza a ocurrir en



HOTEL

SEGOVIA

GUADALAJARA

MADRID

TOLEDO

CIUDAD REAL



✦ Ciudad Real, Toledo, Ávila, Albacete, Cuenca o Segovia. En este último caso, según un estudio avalado por Caja Segovia, 'la ciudad del acueducto' podría triplicar su población (55.000 habitantes actualmente) en los próximos veinte años como consecuencia de la llegada, a partir de 2007, del AVE que unirá Segovia con Valladolid en 55 minutos y con Madrid en 22 minutos. Sólo en la próxima década se espera la llegada de más de 30.000 nuevos habitantes.

El boom de la construcción

Otras ciudades, como Guadalajara, ven cómo a sus afueras la promotora Reyal está construyendo una nueva ciudad, bautizada como Valdeluz, en torno a la estación de ferrocarril. En apenas siete años, esta promotora madrileña va a convertir unas dehesas desérticas en una ciudad de 34.000 habitantes, la mitad que Guadalajara. En esta zona la actividad es frenética. Se están edificando 9.500 viviendas y los primeros habitantes llegarán el próximo verano atraídos por un caballo de hierro que les apeará en Atocha en poco más de 20 minutos. Esa es la razón, además de la saturación y los precios de la vivienda madrileña, de que el 70% de los compradores proceda de la capital de España.

Un ejemplo más de cómo los promotores inmobiliarios se están frotando las manos allá por donde pasa el AVE, que convierte en oro todo lo que toca con su varita mágica. La alta velocidad se ha convertido en el mejor vendedor de pisos y en motor de la renovación urbanística de estas ciudades medianas. Y cómo no, del precio de la vivienda. Ciudades como Guadalajara (2.133 euros/m²) y Toledo (1.884,3 euros/m²) o ciudades como Segovia (2.301 euros/m²), están registrando algunas de las mayores revalorizaciones del país (23%). Este incremento, por ejemplo, ha colocado a Segovia, según los datos de TINSA, como la cuarta ciudad con los pisos más caros de España, detrás de Madrid, Barcelona y Bilbao. "Los movimientos en el mercado inmobiliario no paran desde que se habló del AVE para Segovia", señalan fuentes del sector.

Al mismo tiempo, se ha disparado el número de viviendas en construcción en estas ciudades. En Castilla-La Mancha, donde todas sus capitales de provincia estarán conectadas en AVE con el centro de Madrid, se inició el pasado año la construcción de 30.000 viviendas, según el Colegio de Arquitectos. Así, en la provincia de Toledo, se han proyectado 13.370 viviendas en el primer semestre, más que en todo el País Vasco, Asturias o Aragón. Y en otras localidades como Talavera de la Reina, que ha visto



RENFE. FOTOS: PATIER.

EL SUELO SE DISPARA

En todas las ciudades, a las que ha llegado el AVE o lo va a hacer pronto, el precio de la vivienda se ha disparado.

En Guadalajara el metro cuadrado de vivienda supera los 2.133 euros. en Toledo es de 1.884 y en Segovia llega a 2.301 euros, convirtiéndola en la cuarta ciudad con los pisos más caros de España por detrás de Madrid, Barcelona y Bilbao. Según las cifras aportadas por TINSA.

cómo los precios se duplicaban en los últimos años una vez se conoció que el AVE Madrid-Extremadura-Lisboa iba a pasar por allí, el Ayuntamiento habilitará terrenos para construir más de 28.000 nuevas viviendas, que unidas al parque inmobiliario actual y al previsto por el plan urbanístico vigente, suman un total de 64.000 viviendas posibles, lo que podría albergar una población de casi 200.000 habitantes.

Implicaciones fiscales

Estos movimientos de población a la sombra del AVE tienen multitud de consecuencias, no sólo las mencionadas demográficas y económicas. También los nada desdeñables efectos fiscales, pues los traslados de población van a provocar una transferencia de recursos desde la Comunidad de Madrid a Castilla-La Mancha o Castilla y León.

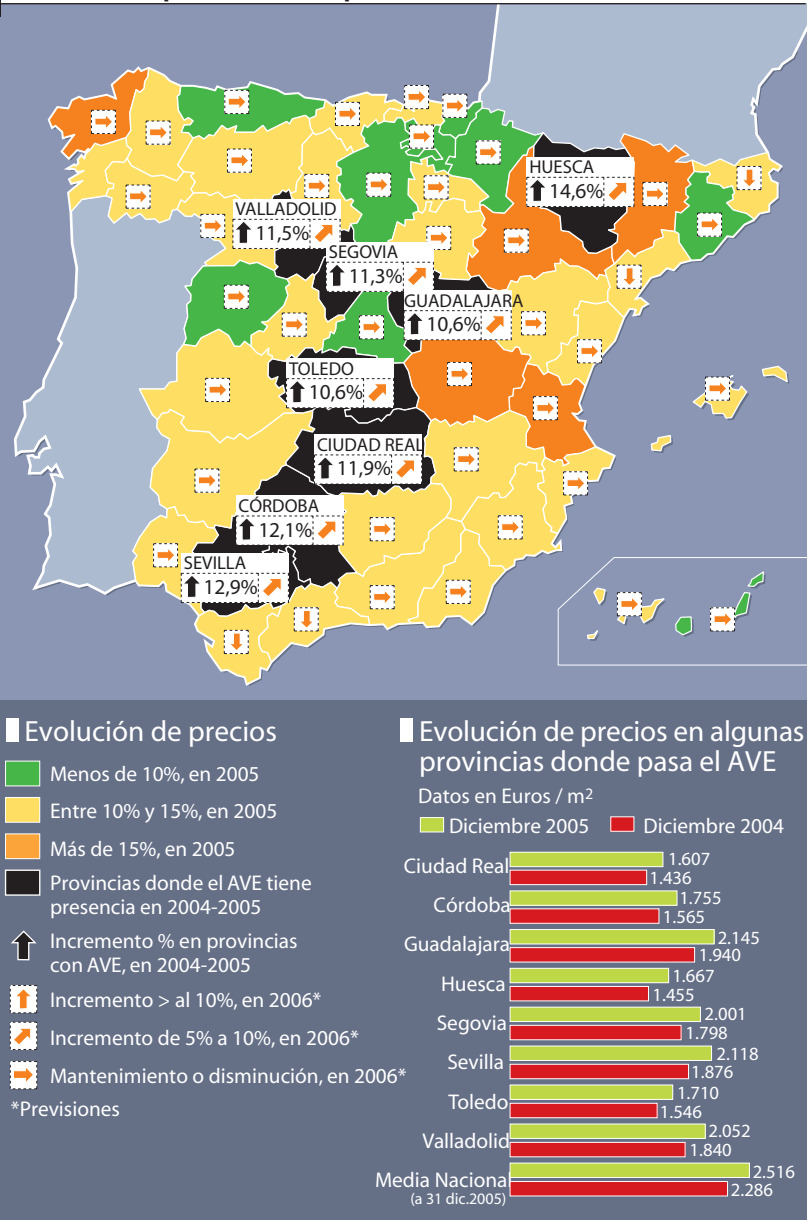
"Los traslados de residencia se están produciendo entre distintas comunidades autónomas. Ello implica que tales sujetos dejan de aportar a la Comunidad de Madrid los ingresos tributarios que se derivan del IRPF, ya que el punto de conexión no es otro que la residencia habitual de las personas físicas. Y no cabe duda de que estos ciudadanos van a notificar a la Agencia Tributaria su nuevo domicilio fiscal, ya que pretenderán aplicarse la deducción por las viviendas adquiridas en territorio castellano-manchego", explica Javier Martín Fernández, socio director de F&J Martín Abogados.

Pero no sólo las arcas autonómicas del IRPF se verán afectadas por el traslado de residencia de miles de madrileños a otras provincias cercanas. Con ellos, serán los ingresos procedentes de la actividad empresarial, que conlleva su traslado. Por ejemplo la construcción que, como se ha indicado anteriormente, está registrando un importante auge en estas localidades. Esto también tiene consi-

El mercado inmobiliario no para desde que se comienza a hablar del AVE



Variación de los precios medios de vivienda en las capitales de provincia



Fuente: Sociedad de Tasación, S.A.

derables efectos fiscales, teniendo en cuenta que la construcción es un generador de cuantiosos recursos tributarios, en concepto de IVA y del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados (el primero cedido parcialmente y el segundo totalmente a las Comunidades Autónomas).

Desde la perspectiva estrictamente municipal, la situación es comparable, ya que el Ayuntamiento de Madrid va a perder a estos miles de contribuyentes que se desplazan hacia las ciudades próximas. Todos estos "madrileños" pasarán a pagar sus impuestos municipales en Toledo, Guadalajara, Segovia, etc. Todos ellos se beneficiarán de importantes ahorros fiscales en impuestos como el de matriculación o el IBI (Impuesto sobre bienes inmuebles) bastante más bajos que en Madrid, al tiempo que el Ayuntamiento verá mermada una de sus principales fuentes de impuestos durante los últimos años.

Pero lo más preocupante y verdaderamente distorsionador del sistema de financiación autonómico y local es que estos ciudadanos van a seguir siendo consumidores de servicios y bienes públicos en la Comunidad y Ayuntamiento de Madrid, siendo así que los recursos tributarios que generan van a ir destinados a otras Administraciones territoriales. Según Javier Martín, "este factor nunca ha sido tenido en cuenta a la hora de diseñar el modelo de financiación. Pero la nueva realidad provocada por el impulso de las infraestructuras de transporte aconseja que así se haga. Además, parece el momento adecuado, aprovechando la reforma general del sistema".

Los otros beneficiados del AVE

Pero el AVE, el Mr. Marshall del nuevo siglo, se ha convertido también en un motor económico para

PROBLEMA TRIBUTARIO

Todos los ciudadanos que van a aprovechar el AVE para vivir fuera de las grandes ciudades ocasionarán un grave problema porque pagarán impuestos en una localidad o una autonomía y necesitarán servicios en otra distinta en la que no pagan impuestos. Un factor que no está contemplado en el actual sistema tributario.

otros sectores como el turismo. En Toledo, el efecto AVE ya ha empezado a notarse en los pocos meses que lleva en marcha. La ciudad ha registrado los últimos fines de semana una inusual presencia de visitantes para ser temporada baja. Sin ninguna duda, la puesta en marcha del servicio del tren de alta velocidad está animando a un buen número de vecinos de la capital de España a los que Toledo se les pone mucho más a tiro. Y, sobre todo, para los miles de turistas que visitan Madrid cada año y los cuales no tienen ya excusa para no dejarse caer por la Ciudad Imperial. Lérida es otra de las ciudades que está experimentando un crecimiento espectacular en el número de turistas gracias al tren. Por ejemplo, las agencias de alquiler de coches en la localidad catalana han incrementado en un 100% su volumen de negocio. Y a medida que el tren se consolide lo harán también otros segmentos, como el del turismo de invierno. El AVE ha acercado a Madrid las maravillosas estaciones de esquí leridanas, que esperan captar ca-



da año a miles de madrileños ansiosos de practicar el deporte blanco.

Pero sin duda, las ciudades que más han experimentado el impacto del tren en su entramado turístico son Sevilla y Córdoba. Dos millones y medio de personas recalán en esta última ciudad anualmente gracias al AVE. Más de veinte millones de visitantes han llegado a Córdoba gracias a este medio de transporte. Unas cifras, que aumentarán una vez se complete la línea Córdoba-Málaga, y que colocará el antiguo califato a tiro de los turistas que disfrutaban cada año de la Costa del Sol. Valencia es otra de las que mira con envidia el caso sevillano y cordobés, esperando que los vagones traigan millones de turistas. Así como los miles de madrileños que cuentan con segundas residencias —se estima que más de 800.000— en la zona y que con el AVE podrían dejar de sufrir los interminables atascos propios de verano, Pascua y muchos puentes. A éstos, según la Fundación Pro AVE, habría que unir otras 70.000 y 80.000 personas que podrían cambiar sus actuales destinos de ocio cercanos por un paseo por la playa. No en vano, el AVE dejará Valencia a hora y 25 minutos de Madrid.

Alicante, otro destino tradicional de sol y playa, también espera llenarse de turistas con el AVE. Pero no sólo de turistas del interior de la meseta sino también de cruceros extranjeros, que hasta la fecha prefieren atracar en otros puntos del Mediterráneo. “La posibilidad de ofrecer el Prado o la Ciudad de las Artes desde Alicante en un solo día sí que vendería”, afirman desde el puerto de Alicante.

INCREMENTO DE TURISMO

Dos millones y medio de personas visitan Córdoba cada año mediante el AVE. Son muchas las ciudades y zonas que aspiran a que el tren acerque más a los turistas procedentes del interior: Málaga, Alicante, Valencia, Castellón, Lérida, Ciudad Real...

Castellón, también confía en poder ampliar su turismo de clase media y media/alta en más de un 10% gracias al tren. Según informes de Fomento, el AVE a Castellón sería utilizado por cuatro millones de usuarios anualmente, muchos de los cuales serían empresarios de la importante industria azulejera castellanense.

Sin olvidarse de Ciudad Real, donde el AVE es el trampolín en el que se apoyan importantes proyectos. Es el caso de Don Quijote Airport, el primer aeropuerto privado de España, y que gracias a su cercanía a Madrid por el AVE aspira a convertirse en el segundo aeropuerto de Madrid. Una especie de Stansted londinense en España. En paralelo, se están desarrollando otros proyectos como el complejo turístico Reino de Don Quijote, un faraónico resort de 1.250 hectáreas, con casinos, hoteles, campos de golf y parque temático, que pretende convertirse en Las Vegas de Europa. Iniciativas que convierten al AVE en una fuente de creación de empleo y riqueza para las ciudades tocadas por la varita mágica de sus vías. Por ejemplo, en Valladolid, los sindicatos han calculado que durante las obras se crearán 1.000 empleos directos y 1.500 indirectos, a los que habrá que añadir otros 6.000 puestos más una vez entre en funcionamiento. Cifra nada desdeñable para un país como España con alto paro estructural.

RENFE también se frota las manos con el AVE, una de sus pocas divisiones rentables. Según los datos que manejaba el antiguo GIF, ahora ADIF, en 2010 sólo la línea de AVE a la Comunidad Valenciana generará unos ingresos para la operadora estatal de más de 198 millones de euros, a los que habría que unir los 164 millones del eje Madrid-Barcelona-frontera francesa; los 135 millones del Madrid-Sevilla/Málaga o los 38 millones anuales del Madrid-Valladolid. Por no hablar de los construc-

El AVE se ha convertido en el mejor instrumento para la cohesión territorial

tores, dueños y señores de este país, que se han hecho aún más ricos gracias a los multimillonarios contratos del AVE. ACS, FCC, Ferrovial, Sacyr, Acciona, OHL y medianas constructoras como Corván-Corviam, Comsa, Azvi o Sando son buenos ejemplos de ello. Y lo que queda por llegar.

Piedra angular del futuro plan de infraestructuras

Pero no todos tienen intención de recibir al veloz pájaro de RENFE con las manos abiertas. Véase el caso de Iberia, que tiene en el AVE Madrid-Barcelona, y no en Ryanair o EasyJet, su mayor amenaza para los próximos años. No en vano, según un estudio realizado por expertos para el Ministerio de Fomento la cuota de mercado bajará hasta el 42% cuando esté en servicio el AVE, frente al 64% actual. Impacto similar tendrá la apertura de la línea Madrid-Lisboa, que reducirá en casi un 30% el número de viajeros que usen el avión (430.000 pasajeros).

Los beneficios del AVE y su papel incentivador en el tejido económico español son obvios y no merecen discusión alguna. "El tren de Alta Velocidad no sólo reduce la distancia entre las ciudades, también promueve un desarrollo sostenible, impulsa nuevos servicios y potencia la interculturalidad y el turismo al mismo tiempo que la economía", como afirmó recientemente el teniente alcalde de Zaragoza, Florencio García Madrigal, con motivo del primer congreso de la Red de Ciudades AVE. Como reconoce el propio presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, se ha convertido en el mejor instrumento para la cohesión territorial de España.

De ahí que el Gobierno haya convertido este medio de transporte en la piedra angular de su faraónico plan de infraestructuras. El ferrocarril es la gran estrella y, como tal, concentrará el 40% de la inversión total: 103.410 millones de los 248.892 millones de euros que el PEIT contempla en los próximos 15 años. El objetivo es pasar de 1.031 a 10.000 kilómetros de tren de Alta Velocidad, lo que supone que el 90% de la población estará a menos de 50 kilómetros de este servicio. Pero no sólo se potencia la red de alta velocidad. También el tráfico ferroviario de mercancías por las ventajas sociales, económicas y ambientales de este modo de transporte, además del tráfico mixto de pasajeros-mercancías.

Como muestra de esta apuesta decidida por el ferrocarril, un medio de transporte que hace apenas un par de décadas estaba dado por muerto, el Ministerio de Fomento destinará este año 7.553 millones, un 48,6% del total de su presupuesto, a su desarrollo. La joya volverá a ser el AVE, que recibirá 6.523 millones de euros, de los cuales cerca de dos tercios (4.265 millones) servirán para levantar nuevas vías de AVE, lo que supone un incremento de esta partida del 86,4% respecto a 2005. Las principales inversiones se localizarán en los corredores de Lérida-frontera francesa, Madrid-Levante, Madrid-Córdoba-Granada, Madrid-Segovia-Valladolid y Orense-Santiago. ●