

# VALORACIÓN ECONÓMICA DEL IMPACTO DE LA URBANIZACIÓN DE LOS TERRENOS DE RENFE EN CÓRDOBA.

Autores:

Profesor Dr. José Javier Rodríguez Alcaide Catedrático UCO

Profesora Dra. Maribel Rodríguez Zapatero

## INTRODUCCIÓN

### LA REMODELACIÓN ARTERIAL FERROVIARIA EN CÓRDOBA.

La remodelación arterial a su paso por la ciudad de Córdoba no sólo debe analizarse desde la óptica del fascinante sector del transporte de mercancías y viajeros por tren sino también desde la óptica de la remodelación urbana de la ciudad.

Respecto del transporte ferroviario debemos decir que su demanda es típicamente una demanda derivada que sirve de interface entre la demanda y oferta de varios y diferentes mercados: (1) el transporte de fletes de mercancías, cuya función de producción ha cambiado con el traslado de la playa de vías a la estación de clasificación de mercancías del Higuerón, y (2) el servicio a los mercados, a los hogares y laboral, dando conexión a sus conmutadores en las horas de entrada y salida al trabajo, cuya mejor expresión es el número de firmantes de solicitud de lanzadera diaria entre Córdoba y Sevilla a través del AVE, superior a trescientos.

Por tanto, los beneficios de esta nueva oferta de infraestructura ferroviaria no se pueden analizar sin contemplar su conexión con el sistema económico global ni aisladamente de su estructura en el espacio y, dado que una infraestructura perdura por décadas, no se puede evaluar esta remodelación, obviando el cambio dinámico del sistema económico y del sistema de transportes.

Es obvio que los costes y beneficios de la remodelación arterial ferroviaria a su paso por Córdoba no sólo nace de la puesta a disposición de tal infraestructura sino de la tasa de uso de la misma: uso de la estación de clasificación de mercancías, utilización de la estación de viajeros de alta velocidad y uso de los espacios aflorados de carácter urbano.

Aunque estos elementos están íntimamente relacionados, su distinción es muy importante, pues tiene consecuencias claves a la hora de definir políticas de uso adecuadas. Los beneficios procedentes de la accesibilidad, que ha supuesto la disponibilidad de la estación de mercancías y de viajeros, sólo se pueden percibir y poner de relieve mediante su correspondiente utilización, lo que quiere decir que el coste de implantación se concentra en un corto periodo de tiempo en tanto que el beneficios se logra en periodos muy largos, lo que implica un desequilibrio entre flujos de costes y flujos de beneficios.

Recordemos también que el sector transporte origina una variedad de costes: (1) costes internos como son tiempo y energía, que en el caso de la clasificación de mercancías por gravedad han bajado notablemente y también es notorio la reducción de costes de tiempo y energía por viajero transportado en la línea de alta velocidad; (2) además afloran costes externos de dos tipos: intrasectoriales, como congestión y accidentes, apenas relevantes en la línea de alta velocidad e intersectoriales, como ruido y polución, eliminados también en ambas estaciones ferroviarias. La contemplación de estos costes nos permite decir que la remodelación

ferroviaria a su paso por Córdoba ha ayudado a obtener una senda de optimización del objetivo denominado movilidad general y también al objetivo intermodalidad en el transporte de mercancías (tren-contenedor-camiión) y viajeros (autobús, taxi, turismo, tren). También se ha optimizado la distribución espacial de viajeros, eliminando puntas con la alta frecuencia de servicios.

## BENEFICIOS DE LA REMODELACIÓN ARTERIAL FERROVIARIA.

Las decisiones de ofertar las infraestructuras y luego utilizarlas corresponden a diferentes agentes. Claramente los beneficios y usos de una infraestructura están altamente relacionados, sabiendo que sin su utilización no hay beneficio social y económico alguno, salvando el valor de la opción de ser usada.

Los beneficios de un mejor transporte en el mercado de bienes y servicios se denomina excedente de usuario, que nace no del transporte en sí, sino de la posibilidad de interconectar dos mercados alejados, de modo que puedan ganar tanto los consumidores como los productores. El productor de servicios, formado por el cúmulo “Mezquita-Catedral y restauración” se ha beneficiado del tren de alta velocidad así como el usuario o visitante que procede de lugares diferentes y distantes.

Pero la estimación de estos beneficios no sólo debe ser local, que en el caso de Córdoba está capacitando a la ciudad como mercado turístico-cultural especializado, sino que requiere una estimación del impacto en otros mercados del sistema económico considerado, como son Madrid, Sevilla, Puertollano y Ciudad Real, para la alta velocidad. También debemos recordar que el sistema de transporte no es neutral, pues de su implantación derivan ganadores y perdedores, de aquí el malestar del honorable Jordi Pujol cuando el gobierno central decidió la instalación de la línea de alta velocidad en el corredor Madrid-Sevilla, en lugar de Madrid-Barcelona, o el impacto en la frecuencia de vuelos Sevilla-Madrid-Sevilla tras la puesta en marcha del AVE; es decir, hay consumidores y productores que mejoran en tanto que otros empeoran.

Las inversiones en infraestructuras de transporte tienen efectos temporales y atemporales tanto del lado de la demanda como del lado de la oferta. La remodelación arterial ferroviaria.(nueva estación de mercancías, nueva estación de viajeros, ejes norte y sur para turismos y espacios urbanos para viviendas y equipamientos sociales) por parte de la demanda tiene un efecto temporal finito sobre la construcción y sus suministradores y un efecto no temporal como son los gastos de mantenimiento y de operaciones. Por parte de la oferta todos sus efectos no son temporales sino duraderos en el tiempo como son los que inciden en el cambio de la productividad, en el comercio, en el uso del suelo, en la creación de ambientes agradables, en los mercados laborales y de viviendas.

Los efectos en Córdoba durante la fase de remodelación arterial ferroviaria sobre las empresas cordobesas y el empleo ha sido manifiesto, más a través de la Unión Temporal de empresas cordobesas, que urbanizó los terrenos liberados, que en el desarrollo de la estación de mercancías y soterramiento, que son obras muy especializadas.

Los efectos sobre el transporte de pasajeros ha implicado un descenso del coste del tiempo necesario para la conexión con mercados distantes, lo que no sólo ha ampliado el mercado local de servicios culturales sino que, como he señalado, está especializando a la ciudad. Pero no olvidemos que la ampliación del mercado local va a depender, así como su especialización, del grado de flexibilidad y movilidad en el mercado laboral y de factores de producción. Por ejemplo, la especialización en joyería que favorezca el AVE va a depender de la existencia de un mercado de joyería transparente en el proyectado parque joyero, o la especialización cultural de la ciudad que favorezca el AVE va a depender de la oferta de espacios para congresos en el meandro del río Guadalquivir o la creación de un espacio de innovación histórico cultural con la creación de un complejo ordenado de apertura de monumentos. Si la ciudad tiene capacidad de aprovechar las economías de escala mejor se aprovechará la estación del Higuerón y la de viajeros con el tren de alta velocidad.

La remodelación arterial ferroviaria ha permitido aprovechar la expansión, que ello ha supuesto para el mercado de cada empresa, la concentración de ciertos servicios de mercancías y la mejora en los calendarios de servicios. Muchas empresas de servicios de Madrid han implantado servicios en Córdoba debido al AVE, hemos ampliado nuestros mercados a Sevilla y Madrid, gracias al AVE, y hemos concentrado actividades en el tiempo también gracias al AVE.

Debemos recordar también que un aumento en la disponibilidad de este tipo de infraestructuras origina un cambio en la productividad, pero no necesariamente conduce permanentemente a una tasa de crecimiento mayor. Esto último sucede cuando la inversión en este tipo de infraestructuras es capaz de provocar un nivel superior en la producción del conocimiento con la incorporación de nuevas tecnologías. Esta incorporación de nuevas tecnologías es lo específico de la remodelación de la red arterial ferroviaria y no la remodelación en sí misma.

Cuando se mejoran las infraestructuras del transporte funcionan mejor los mercados de trabajo, aumentando las distancias de conmutación. Más de 300 cordobeses trabajan diariamente en Sevilla y mantienen su residencia en Córdoba gracias al AVE. Ni que decir tiene que este movimiento, aunque bastante menor, se produce entre Córdoba y Ciudad Real; de modo que la mejora en la productividad de los hogares es aún mayor que la que ha supuesto para ciertas empresas de servicios o industriales.

El efecto generativo de la remodelación ferroviaria es notable, pues no sólo ha afectado al nexo de Córdoba; sino al nexo de Córdoba con otros nodos de la red. La curva de demanda del servicio de mercancías y pasajeros se ha desplazado hacia mayores cotas y también la curva de costes ha descendido y desplazado, de modo que los efectos generativos son portentosos.

Me gustaría señalar que los efectos de la construcción y remodelación arterial ferroviaria no residen tanto en la creación de empleo como en los efectos positivos sobre el consumidor. La creación de empleo no tiene sentido sin tomar en consideración sus implicaciones en el bienestar en términos de oportunidad de consumo y ocio y es esta consideración la que se ha arrojado sobre muchos hogares y empleos de Córdoba y su provincia.

Todas estas consideraciones son necesarias y previas para entender los efectos sobre Córdoba y el sistema económico del trazado de la línea de alta velocidad Sevilla Madrid y la consecuente remodelación arterial ferroviaria a su paso por la ciudad de Córdoba.

## **EL PROYECTO**

El proyecto analizado está compuesto de diferentes subproyectos, ejecutados a lo largo del periodo temporal 1990-2001, lo que indica la complejidad del mismo no sólo desde la óptica de la ingeniería correspondiente sino desde la óptica del respecto al derecho privado, al derecho medioambiental así como de las exigencias de la conservación del patrimonio arqueológico descubierto. A esta complejidad hay que añadir la de la necesaria cooperación entre las diferentes administraciones públicas para aportar fuentes de financiación y acordar valoración de activos a ceder, a permutar o compensar. Ha sido, pues, este proyecto, el ejecutado de mayor complejidad a lo largo del siglo XX en la ciudad de Córdoba y que pueda compararse con la decisión del siglo XIX de expansionar la ciudad fuera de su perímetro amurallado como consecuencia del trazado del ferrocarril alrededor de los años 1850 1860, sin menospreciar la estación de tratamiento de aguas de Villazul y la conexión Nacional IV – Avda. Victoria por Avda. de Vallellano - puente de San Rafael, proyecto que vamos a intentar evaluar por los siguientes subproyectos.

1. 1) El traslado de la estación de mercancías al Higuerón y el correspondiente levantamiento de la playa de vías, que cercaban la ciudad en la antigua estación de Cercadillas y las Margaritas – Huerta de la Reina.
2. 2) El traslado provisional de la estación de viajeros al Brillante – Pretorio.
3. 3) La eliminación del ferrocarril Córdoba- Cerro Muriano vía Almarchón
  
4. 4) El soterramiento de las vías desde los Santos Pintados a la estación de Cercadillas.
  
5. 5) La construcción de la nueva estación de viajeros.
6. 6) La liberación de los terrenos de RENFE y CAMPSA y su transformación en suelo de uso urbano.
7. 7) La creación de Telfeco para la gestión de la urbanización de los terrenos liberados de RENFE con su correspondiente plan de aprovechamiento y definición de usos de suelo.
8. 8) La urbanización de los accesos a los grandes ejes norte y sur en Ibn Zaydun, barriada de la Paz, Colegio Cronista Rey Díaz, etc.
9. 9) Ejecución de algunos proyectos complementarios.

Cuando se contemplan los doce años, que han transcurrido desde el año 1990 hasta el año 2001, se puede entender las necesarias convergencias que se han tenido que producir, para resolver los diferentes enfoques públicos y privados, hasta llegar a la fase de casi culminación, en que nos encontramos.

Si el proyecto de soterramiento y liberación de los terrenos correspondió a varias administraciones públicas, pero fue ejecutado por la Dirección General de Infraestructuras Terrestres y por RENFE, muy al contrario, el proyecto de urbanización correspondió al Ayuntamiento de Córdoba y su ejecución a un convenio de colaboración entre la empresa municipal Telfeco y la iniciativa privada local. Es decir, la redacción del proyecto, la ejecución del mismo y la supervisión de la ejecución, así como la venta del suelo urbanizado, correspondieron a la gestión local, alcanzándose con ello una gran experiencia para la ciudad.

Este proyecto tiene una mancha sin resolver. Nos referimos a la puesta en valor del yacimiento arqueológico bajo el eje norte, que debería haber sido accesible y estar bajo la protección del eje norte, ahora interrumpido, rompiendo el tráfico y, aún sin horizonte para saber cómo y cuándo dispondremos del referido jardín arqueológico, que se ha acotado entre la estación de autobuses interurbanos y el puente de Ibn Zaydun.

Como después se verá, la ciudad aportó el 37% de la financiación del proyecto de traslado de la estación de mercancías, soterramiento del ferrocarril y construcción de nueva estación de viajeros por ferrocarril y en compensación recibió el 70% de los 423.000 metros cuadrados liberados que han sido urbanizados y puestos a disposición para la construcción de viviendas, locales, oficinas, plazas de aparcamiento y servicios de carácter público y social.

## **BREVE RECORDATORIO EL PROYECTO BÁSICO DE REMODELACIÓN DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA A SU PASO POR CÓRDOBA.**

El convenio para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) a su paso por Córdoba, firmado por la Administración Central, la Administración Autonómica, el Ayuntamiento de Córdoba y la empresa RENFE, determinaba entre otras consideraciones las fuentes de financiación del proyecto. Recordemos que el proyecto afectaba a la estación de clasificación de mercancías y su traslado al Higuerón,

al desplazamiento y nueva edificación de la estación de viajeros por ferrocarril, al levantamiento de la playa de vías y, por fin, al soterramiento del ferrocarril a lo largo del eje Chinales – Viaducto - Ibn Zaydun.

La inversión se realizó durante el periodo 1990-1998, ambos años inclusive; fue financiada por las referidas administraciones de acuerdo con el calendario temporal que aparece en la Tabla 1, en pesetas corrientes, lo que indica que el Ministerio de Obras Públicas aportó el 32%, la Junta el 31% y el Ayuntamiento de Córdoba el 37%, al retrasar éste sus pagos y tener que compensar tanto al Ministerio de Obras Públicas, que adelantó la financiación, como a los constructores que ampliaron el plazo de cobro, con los intereses devengados por los pagos aplazados.

Las administraciones financiaron la obra de acuerdo con el siguiente estadillo:

Fuentes de financiación en pesetas de cada año.

| IMPORTE TOTAL  | MINISTERIO    | JUNTA         | AYUNTAMIENTO  |
|----------------|---------------|---------------|---------------|
| 100%           | 32%           | 31%           | 37%           |
| 17.506.567.720 | 5.617.372.916 | 5.468.862.975 | 6.420.331.829 |

(Fuente. Convenio para la remodelación de la R.A.F. de Córdoba)

TABLA 1: Calendario de pagos según organismos financiadores del convenio RAF de Córdoba (miles de pesetas corrientes).

| AÑOS         | Ptas. Corrientes     | Ministerio O.P      | Junta Andalucía     | Ayuntamiento        |
|--------------|----------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1990         | 1.104.266,46         | 181.236,07          | 552.000,00          | 371.030,39          |
| 1991         | 3.003.358,20         | 536.390,16          | 1.767.998,43        | 698.969,61          |
| 1992         | 5.434.601,74         | 2.255.305,11        | 914.910,42          | 2.264.386,21        |
| 1993         | 2.657.620,01         | 640.371,05          | 1.317.248,96        | 700.000,00          |
| 1994         | 3.033.833,06         | 1.080.557,89        | 409.390,19          | 1.543.884,97        |
| 1995         | 904.050,62           | 316.617,12          | 85.288,92           | 502.144,57          |
| 1996         | 57.994,69            | 57.994,69           | 0,00                | 0,00                |
| 1998         | 1.310.842,95         | 548.900,84          | 422.026,04          | 339.916,08          |
| <b>TOTAL</b> | <b>17.506.567,72</b> | <b>5.617.372,92</b> | <b>5.468.862,98</b> | <b>6.420.331,83</b> |
| %            | 100%                 | 32%                 | 31%                 | 37%                 |

(Fuente. Convenio para la remodelación de la R.A.F. de Córdoba)

El valor de ejecución del proyecto en pesetas de 2001.

Utilizando el valor adquisitivo de la peseta tomando como año de referencia el 31 de diciembre de 2001, el proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria a su paso por Córdoba ascendió a 22.972.691.390 pesetas, cifra a considerar, para poder evaluar no sólo este proyecto sino el de urbanización y puesta en valor de los terrenos liberados por RENFE.

## Reflexión sobre la ejecución del convenio RAF.

La ejecución de este proyecto tuvo para la ciudad de Córdoba los siguientes beneficios de carácter económico y social:

1. 1) Desplazamiento de la playa de vías de mercancías al Higuero con la eliminación de la congestión ferroviaria de trenes de mercancías, cambio del sistema de clasificación con movimiento de convoyes por gravedad y aumento de productividad de la función de carga, clasificación de vagones y descarga de mercancía.
2. 2) Construcción de una nueva estación ferroviaria para viajeros AVE, regionales y larga distancia, lo que ha aumentado la productividad de la conmutación de viajeros, mayor espacio para los mismos y un diseño moderno.
3. 3) Soterramiento del ferrocarril en trinchera, desde Chinales a Santos Pintados y bajo túnel desde Santos Pintados al puente de Ibn Zaydun, eliminando el paso a nivel de las Margaritas, fluidificando el tráfico rodado norte sur, mejorando el paso del Pretorio en cuanto a amplitud de calzada en ambas direcciones y proveyendo de dos ejes de circulación este-oeste de la ciudad.

EL soterramiento no ha sido capaz de resolver el nudo de congestión de Chinales – Avda. Carlos III, que se hubiera resuelto, soterrando el ferrocarril desde la antigua prisión provincial, así como obligó a elevar la cota del puente de Ibn Zaydun, lo que exige invertir 363.710.915 pesetas, antes de impuestos y beneficio industrial, en crear un paso soterrado para conectar avenida Medina Azahara y el eje Sur de la zona de poniente.

La falta de acuerdo de mantener el jardín arqueológico del palacio tardoromano aparecido bajo el eje norte, cubierto por dicho eje y accesible desde la barriada de la Paz, no ha permitido prolongar el eje norte generado por el proyecto. Así mismo, no ha quedado resultado urbanísticamente el espacio industrial ocupado por las industrias de Moreno, S.A., que no tienen ya acceso al ferrocarril para sus mercancías y tiene clara vocación de uso urbano.

4. 4) Liberación de terrenos para uso urbano, tanto para viviendas, como para equipamientos sociales, que transferidos al ayuntamiento han permitido en la Junta de Compensación un diseño generoso para la ciudad, tal como ya podemos contemplar en 2001. Esta liberación de terrenos ha inducido a disponer de una estación de autobuses interurbanos de la que carecía la ciudad, junto a la de ferrocarril, y de unas instalaciones deportivas en la zona de Valdolleros, así como espacios de conexión sobre el ferrocarril de Almorchon, enlace de las Margaritas y enlace de Valdolleros –Santos Pintados.

## LA URBANIZACIÓN DE LOS TERRENOS LIBERADOS

El soterramiento de las antiguas vías del ferrocarril, que atravesaban y dividían la ciudad, permite liberar espacios urbanizables y conectar el norte de la ciudad, desconectado e interrumpido por viejos viaductos y pasos a nivel (Margaritas y Santos Pintados). El plan parcial aprobado de uso y aprovechamiento del suelo califica 423.000 metros cuadrados, crea 749 plazas de estacionamiento soterradas para turismos y 4.023 plazas de estacionamiento en superficie.

Para ejecutar y supervisar el desarrollo del plan de urbanización y enajenación de las parcelas para aprovechamiento privado para viviendas, el ayuntamiento, con fecha 20 de mayo de 1.995 acuerda que la gestión de la urbanización de los terrenos liberados se realice mediante una sociedad de gestión. Como resultado de este acuerdo, nace el 28 de diciembre de 1.996 Telfeco, empresa municipal que toma la forma jurídica de sociedad anónima, con un capital fundacional compuesto por aportación no dineraria de terrenos valorados en 3.000 mil millones de pesetas procedentes del Patrimonio Municipal del Suelo y aportación dineraria de diez millones de pesetas, aportados en su totalidad por la Gerencia Municipal de Urbanismo. Con fecha 30 de enero de 1.997 se constituye el Consejo de Administración formando parte del mismo ediles, sindicatos y asociación de vecinos.

EL plan parcial de urbanización de los terrenos liberados quedó diseñado de modo que su plan de uso y aprovechamiento permitiera al ayuntamiento recuperar el coste de financiación del proyecto RAF, crear un nuevo paseo y jardines para la ciudad y dotar de equipamientos sociales necesarios al espacio. El parcelario permite reconocer que se señalaban en el mismo parcelas de propiedad privada y parcelas de propiedad pública, que han sido enajenadas, éstas últimas bien por Telfeco bien por la Gerencia de Urbanismo. El plan obligó a derribar los edificios de RENFE en los Santos Pintados y en Avenida de América así como los correspondientes a los pisos de Cañete en avenida Medina Azahara.

La urbanización de los terrenos liberados de RENFE es otro complejo proyecto, que está constituido por los siguientes proyectos parciales:

- 1) Creación de los dos aparcamientos soterrados, uno en la zona de Valdolleros y otro en la zona cercana a Gran Capitán.

2. 2) Edificación del eje norte de los Santos Pintados hasta la estación de autobuses interurbana.
3. 3) Construcción del enlace Pretorio – Santos Pintados como continuación del eje sur desde la avenida América.
4. 4) Accesos al eje norte por Margaritas – Pretorio – Cruz de Juárez y Valdolleros y accesos de Medina Azahara e Ibn Zaydun.
5. 5) Gran paseo desde la plaza de las 3 Culturas a los Santos Pintados.
6. 6) Ajardinamiento del eje sur y de modo especial en el espacio Pretorio – Plaza de las Tres Culturas.
7. 7) Continuidad de la avenida de América hasta Ibn Zaydun.
8. 8) Indemnización de familias y derrumbamiento de viviendas de RENFE y de Cañete.

## LA FINANCIACIÓN DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN

Los acuerdos de la Junta de Compensación de los propietarios de los terrenos liberados concluyen que el coste de la financiación del proyecto se distribuya del siguiente modo: el ayuntamiento debe sufragar 69.9686% y los propietarios privados 30.0314% restante.

La urbanización y construcción del aparcamiento ha supuesto una inversión en pesetas corrientes de 5.127.213.081 pesetas, de las cuales 3.589.049.157 millones corresponde financiar al ayuntamiento de la ciudad y 1.538.163.924 pesetas a los proyectos privados.

El calendario de pagos de las certificaciones del proyecto se produjo de acuerdo con el esquema cronológico de la Tabla 2.

TABLA 2: Calendario de pagos del proyecto de urbanización y aparcamiento (miles de pesetas corrientes).

| AÑOS         | TOTAL               | AYUNTAMIENTO        | PRIVADO             | Observación         |
|--------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 1998         | 1.001.434,10        | 701.003,87          | 300.430,23          |                     |
| 1999         | 1.632.807,25        | 1.142.965,08        | 489.842,18          |                     |
| 2000         | 2.044.105,55        | 1.430.873,89        | 613.231,67          |                     |
| 2001         | 448.866,17          | 314.206,32          | 134.659,85          |                     |
| Subtotal     | 5.127.213,08        | 3.589.049,16        | 1.538.163,92        |                     |
| 2002         | 0,00                | 363.710,91          | 0,00                | Glorieta Ibn Zaydun |
| <b>TOTAL</b> | <b>5.490.923,99</b> | <b>3.952.760,07</b> | <b>1.538.163,92</b> |                     |

(Fuente. Elaboración propia)

## LA INVERSIÓN DEL AYUNTAMIENTO Y LOS EFECTOS INDUCIDOS

### LA INVERSIÓN DEL AYUNTAMIENTO.

La inversión del ayuntamiento en este macro proyecto está compuesta de los siguientes componentes:

1. (a) La inversión exigida por el convenio RAF.
2. (b) La inversión exigida por el convenio de urbanización y de realización de accesos y obras complementarias e indemnizaciones según el plan parcial.

La inversión del ayuntamiento durante el periodo 1990-2001 para finalizar casi la totalidad del proyecto, en pesetas corrientes y en pesetas de 2001 es la siguiente (Tabla 3):

TABLA 3: La inversión del ayuntamiento de Córdoba

| Soterramiento | Urbanización<br>Aparcamiento | Detracción<br>por impago* | Intereses<br>de demora** | Total<br>Ptas. Corrientes | Total<br>Ptas.<br>Constantes |
|---------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------|
|---------------|------------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------|------------------------------|

|              |                      |                      |                      |                    |                      |                       |
|--------------|----------------------|----------------------|----------------------|--------------------|----------------------|-----------------------|
| 1990         | 371.030.390          | 0                    |                      |                    | 371.032.380          | 560.356.809           |
| 1991         | 698.969.610          | 0                    |                      |                    | 698.969.610          | 996.111.377           |
| 1992         | 2.264.386.205        | 0                    |                      |                    | 2.264.386.205        | 3.048.117.443         |
| 1993         | 62.280.089           | 0                    |                      |                    | 62.280.089           | 80.129.812            |
| 1994         |                      | 0                    |                      |                    | 0                    | 0                     |
| 1995         |                      | 0                    |                      |                    | 0                    | 0                     |
| 1996         | 0                    | 0                    | 282.000.000          |                    | 282.000.000          | 320.001.192           |
| 1997         | 0                    | 0                    | 517.000.000          |                    | 517.000.000          | 574.468.686           |
| 1998         | 339.916.076          | 701.003.873          | 550.810.000          |                    | 1.591.729.949        | 1.737.634.283         |
| 1999         | 0                    | 1.142.965.076        | 539.710.400          |                    | 1.682.675.476        | 1.795.482.040         |
| 2000         | 0                    | 1.430.873.888        | 336.068.642          | 319.000.000        | 2.085.942.530        | 2.140.177.036         |
| 2001         | 0                    | 314.206.321          |                      | 90.892.116         | 405.098.437          | 405.098.437           |
| <b>TOTAL</b> | <b>3.736.582.370</b> | <b>3.589.049.157</b> | <b>2.225.589.042</b> | <b>409.892.116</b> | <b>9.961.114.675</b> | <b>11.657.577.114</b> |

\* Son pagos realizados por el ayuntamiento por los anticipos que realizó en gobierno central y que se han detraído de las transferencias anuales del gobierno central al ayuntamiento.

\*\* Intereses de demora, cuyos receptores fueron los constructores.

(Fuente. Elaboración propia)

#### LAS INVERSIONES INDUCIDAS POR EL PROYECTO HASTA EL 31-12-2001 EN PESETAS CORRIENTES.

Las inversiones realizadas por el ayuntamiento de Córdoba como consecuencia del convenio RAF y posterior urbanización de los terrenos liberados, impulsan la participación en inversión de otros organismos públicos y de la participación en un 30% de sector privado en la financiación de la urbanización. Las cifras de inversión, en pesetas corrientes, se reflejan en la Tabla 4.

TABLA 4: Inversiones inducidas por el proyecto (pesetas corrientes)

|                      | GOBIERNO CENTRAL     | JUNTA DE ANDALUCIA   | PRIVADO              | TOTAL                 |
|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Soterramiento        | 5.617.372.916        | 5.468.862.975        |                      | 11.086.235.891        |
| Urbanización         |                      |                      | 1.538.163.925        | 1.446.588.421         |
| Estación autobuses   |                      | 1.683.036.836        |                      | 1.683.036.836         |
| Polideportivo        |                      | 157.524.589          |                      | 157.524.589           |
| Glorieta Ibn Zaydun* |                      |                      |                      | 0                     |
| <b>TOTAL GASTO</b>   | <b>5.617.372.916</b> | <b>7.309.424.400</b> | <b>1.538.163.925</b> | <b>14.373.385.737</b> |

\* La inversión del paso inferior por la glorieta Ibn Zaydun comienza en el año 2002.

(Fuente. Elaboración propia)

Estas inversiones representan en pesetas del 2001 un gasto total de 18 mil millones de pesetas, tal y como recoge la Tabla 5.

TABLA 5: Inversiones inducidas por el proyecto (pesetas constantes)

|                    | GOBIERNO<br>CENTRAL     | JUNTA DE<br>ANDALUCIA   | PRIVADO                 | TOTAL                    |
|--------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Soterramiento      | 7.262.748.221,11        | 7.343.638.280,13        |                         | 14.606.386.501,24        |
| Urbanización       |                         |                         | 1.614.485.604           | 1.614.485.604,07         |
| Estación autobuses |                         | 1.862.304.133,60        |                         | 1.862.304.133,60         |
| Polideportivo      |                         | 168.085.037,45          |                         | 168.085.037,45           |
| <b>TOTAL GASTO</b> | <b>7.262.748.221,11</b> | <b>9.374.027.451,18</b> | <b>1.614.485.604,07</b> | <b>18.251.261.276,35</b> |

(Fuente. Elaboración propia)

#### EL EFECTO SOBRE LA CONSTRUCCIÓN PRIVADA.

El plan parcial reserva una serie de parcelas para equipamientos públicos que representan el 15.63 % del espacio aprovechable total y que da un montante de 65.000 metros cuadrados.

Así mismo califica ciertas parcelas para la construcción de propiedad pública y privada. Las parcelas públicas fueron subastadas por Telfeco y la Gerencia de Urbanismo lo que representó unos ingresos para la administración pública de 13.657.715.816 pesetas, que permiten financiar la obra de urbanización y aparcamiento así como la obra de soterramiento, cuyo balance financiero veremos más tarde.

EL plan parcial, una vez subastadas las parcelas, ha generado una inversión hasta el 31 de diciembre de 2001 por valor de 20.052.956.117 pesetas en tanto que otras edificaciones se irán ejecutando en el bienio 2002-2003.

Una inversión de 4.058 millones de pesetas de 2001 por la Junta de Compensación va a generar en un periodo de tres años una inversión en construcción de 2001 por valor de 20.052 millones de pesetas.

Las inversiones en construcción, que todavía quedarán por realizar en las parcelas enajenadas y que aún no tienen proyecto de ejecución, y las inversiones a desarrollar en las parcelas de uso público tienen un calendario desconocido de realización.

## EL BALANCE FINANCIERO DEL PROYECTO PARA EL AYUNTAMIENTO EN PESETAS DE 2001

### INVERSIONES DE LA OPERACIÓN

La ciudad de Córdoba ha invertido las siguientes cantidades en el proyecto completo en pesetas corrientes y en pesetas de 2001 (Tabla 6).

TABLA 6: Inversiones del ayuntamiento (pesetas constantes y corrientes)

| Inversión en proyectos   | Ptas. Corrientes      | Ptas. 2001            |
|--|-----------------------|-----------------------|
| Soterramiento*   | 6.372.063.528         | 7.890.444.038         |
| Urbanización   | 3.589.049.157         | 3.767.133.077         |
| Glorieta Ibn Zaydun **   | 469.832.198           | 469.832.198           |
| Gastos de Telfeco  | 659.423.620           | 695.099.107           |
| Ampliación Colegio   | 30.882.050            | 30.882.050            |
| <b>TOTAL</b>   | <b>11.121.250.553</b> | <b>12.853.390.470</b> |
| * Incluye los intereses de demora incurridos por retraso en pago.  |                       |                       |
| * Esta inversión se ha adjudicado a Contrata de Industria y Materiales, S.A. y se desarrollará en el 2002. |                       |                       |

(Fuente. Elaboración propia)

Tras esta inversión ha recuperado para uso urbano una serie de parcelas que le han permitido, una vez subastadas, presentar un balance financiero del siguiente tenor:

## INGRESOS DE LA OPERACIÓN

### 1. A) Ingresos por venta de parcelas.

La relación de parcelas vendidas por el ayuntamiento de Córdoba como consecuencia de la puesta en valor de los terrenos liberados por el plan RENFE se muestra a continuación:

TABLA 7: Ingresos por venta de parcelas (Ptas. Corrientes)

| PARCELA | AÑO VENTA   | PRECIO VENTA |
|---------|-------------|--------------|
| 2.10    | 1.998       | 314.676.460  |
| 3.17.2  | 1.998       | 66.262.408   |
| 4.10    | 1.998       | 25.213.371   |
| 4.11    | 1.998       | 22.219.061   |
| 4.12    | 1.998       | 20.155.059   |
| 4.13    | 1.998       | 19.841.300   |
| 4.14    | 1.998       | 11.925.131   |
| 4.15    | 1.998       | 6.725.100    |
|         | Total 1.998 | 487.017.890  |
| 1.10.1  | 1.999       | 4.641.529    |
| 1.10.2  | 1.999       | 4.603.711    |
| 1.10.3  | 1.999       | 4.602.565    |
| 1.10.4  | 1.999       | 4.604.170    |
| 1.10.5  | 1.999       | 4.602.795    |
| 1.10.6  | 1.999       | 4.605.545    |
| 1.11.3  | 1.999       | 4.401.098    |
| 1.11.4  | 1.999       | 4.391.930    |
| 1.11.5  | 1.999       | 4.408.433    |
| 1.11.6  | 1.999       | 4.405.912    |
| 3.10    | 1.999       | 76.821.450   |
| 3.11.2  | 1.999       | 43.018.423   |
| 3.4     | 1.999       | 338.000.000  |
| 3.7.2   | 1.999       | 159.335.000  |
| 3.8     | 1.999       | 301.100.000  |
| 3.9     | 1.999       | 301.100.000  |

| PARCELA                                     | AÑO VENTA     | PRECIO VENTA   |
|---|---------------|----------------|
|   | Total 1.999   | 1.264.642.561  |
| 2.12  | 2.000         | 708.037.750    |
| 2.15  | 2.000         | 1.126.859.125  |
| 2.16  | 2.000         | 3.428.463.136  |
| 2.3   | 2.000         | 556.202.700    |
| 2.5   | 2.000         | 1.036.600.000  |
| 2.6   | 2.000         | 518.300.000    |
| 2.7   | 2.000         | 840.000.000    |
| 2.8   | 2.000         | 987.000.000    |
|   | Total 2.000   | 9.201.462.711  |
| 2.1.2                                       | 2.001         | 60.549.058     |
| 2.11  | 2.001         | 637.980.000    |
| 2.13  | 2.001         | 849.800.000    |
| 2.2   | 2.001         | 649.060.000    |
| 2.9   | 2.001         | 767.500.025    |
| 3.11.1                                      | 2.001         | 22.615.157     |
| 3.12  | 2.001         | 55.381.890     |
| 3.3.2                                       | 2.001         | 160.100.000    |
| 3.6   | 2.001         | 643.950.000    |
| 4.1   | 2.001         | 43.440.945     |
| 4.2   | 2.001         | 48.002.953     |
| 4.7.2                                       | 2.001         | 59.786.815     |
|   | Total 2.001   | 3.998.166.843  |
| 3.21  |               | *              |
| 3.22  |               | *              |
| 3.23  |               | *              |
| 3.24  |               | *              |
|   | Total general | 14.951.290.005 |
| *Convenio de cesión a la Junta de Andalucía |               |                |

(Fuente. Elaboración propia, Procórdoba)

Como se desprende de la tabla anterior, tabla 7, el ayuntamiento de Córdoba ha generado unos ingresos por ventas de parcelas en el periodo de tiempo 1998-2001 cercanos a los quince mil millones de pesetas. El mayor flujo de ventas tiene lugar en el año 2001, con unos ingresos por venta de parcelas de más de nueve mil millones de pesetas. Llevados estos flujos financieros a finales del año 2001, el ingreso obtenido por el ayuntamiento de Córdoba se cifra en más de quince mil millones de pesetas. Véase tabla 8.

Respecto de las parcelas 3.21, 3.22, 3.23 y 3.24 hay que reseñar que su cuantificación económica se realizará utilizando el valor urbanístico de las mismas, por enmarcarse estas parcelas dentro de un convenio a desarrollar en el periodo 1998 2007 y cuya valoración, según valor urbanístico , asciende a 69.842.198 pesetas del año 1997.

TABLA 8: Ingresos por venta de parcelas (Ptas. Corrientes y constantes)

|              | Ptas. Corrientes      | Ptas. Constantes      |
|--------------|-----------------------|-----------------------|
| Total 1.998  | 487.017.890           | 531.659.898           |
| Total 1.999  | 1.264.642.561         | 1.349.424.198         |
| Total 2.000  | 9.201.462.711         | 9.440.700.741         |
| Total 2.001  | 3.998.166.843         | 3.998.166.843         |
| <b>TOTAL</b> | <b>14.951.290.005</b> | <b>15.319.951.681</b> |

(Fuente. Elaboración propia)

## 2. B) Ingresos por tasas municipales

Junto con la venta de parcelas, el ayuntamiento de Córdoba recibe ingresos por el cobro de licencias y impuestos sobre la construcción.

La base imponible del impuesto sobre la construcción y de la licencia de obras la conforma el presupuesto de ejecución material de la obra, neto de IVA, gastos indirectos y beneficio industrial. Los trabajos de investigación han permitido estimar una recaudación por licencias de 110.969.936 pesetas en tanto que por el impuesto de construcción se estima en 608.311.484. Ambas cantidades se han calculado para las obras realizadas entre 1998 y 2001, por lo que no incluye las cantidades pendientes de recaudar por no haberse devengado el hecho imponible de los impuestos dentro del periodo reseñado. La estimación por años se recoge en la siguiente tabla (tabla 9):

TABLA 9: Ingresos por tasas municipales (pesetas corrientes)

| AÑO          | ICO                | Licencias          | Total              |
|--------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 1998         | 179.502.434        | 62.673.017         | 242.175.451        |
| 1999         | 98.051.587         | 8.552.935          | 106.604.522        |
| 2000         | 193.883.353        | 21.418.959         | 215.302.312        |
| 2001         | 136.874.110        | 18.325.025         | 155.199.135        |
| <b>TOTAL</b> | <b>608.311.484</b> | <b>110.969.936</b> | <b>719.281.420</b> |

(Fuente. Elaboración propia, Ayuntamiento)

Para llegar a esta estimación se procedió a clasificar cada uno de los proyectos integrantes del plan RENFE, tanto de iniciativa pública como de iniciativa privada, según el año en que la licencia de obra fue solicitada a Gerencia de Urbanismo, para totalizar por año los importes de presupuestos de ejecución material y aplicar las tasas correspondientes de cada año. En el caso del impuesto sobre la construcción, la tabla 10 recoge los tipos impositivos aplicados en el periodo de estudio.

TABLA 10: Tipo de gravamen ICO

| AÑO  | TIPO GRAVAMEN |
|------|---------------|
| 1998 | 3,51%         |
| 1999 | 3,57%         |
| 2000 | 3,64%         |
| 2001 | 3,77%         |

(Fuente. Elaboración propia, Ayuntamiento)

Para el cálculo del ingreso por licencias hubo que distinguir entre viviendas de régimen general y viviendas de protección oficial, ya que el tipo impositivo varía según se trate de uno u otro, incluso dentro de las viviendas de protección oficial se diferencian tres clases. Para las viviendas de protección oficial se aplicó la media de las tres clases. Las medias obtenidas en las viviendas de protección oficial para los tipos de gravámenes y los tipos de gravámenes de las viviendas en régimen general para el periodo de tiempo señalado se recogen en la siguientes tablas (tabla 11 y 12):

TABLA 11: Promedio de tipo aplicable a VPO

| TIPOS    | 1998  | 1999  | 2000    | 2001    |
|----------|-------|-------|---------|---------|
| Tipo I   | 0,13% | 0,13% | 0,1325% | 0,1370% |
| Tipo II  | 0,39% | 0,39% | 0,3975% | 0,4120% |
| Tipo III | 0,63% | 0,65% | 0,6600% | 0,6800% |
| Media    | 0,38% | 0,39% | 0,3967% | 0,4097% |

(Fuente. Elaboración propia)

TABLA 12: Tipo de gravamen para obtener licencia de construcción

| AÑO  | TIPO GENERAL | TIPO VPO (medio) |
|------|--------------|------------------|
| 1998 | 0,0127       | 0,38%            |
| 1999 | 0,01293      | 0,39%            |
| 2000 | 0,01315      | 0,3967%          |
| 2001 | 0,01363      | 0,4097%          |

(Fuente. Elaboración propia)

Para calcular el ingreso por impuesto de bienes inmuebles se solicitó al catastro la relación de parcelas con sus valores catastrales correspondientes obteniendo una estimación de recaudación anual futura en concepto de impuestos sobre bienes inmuebles de 51.897.025 pesetas. La totalización por zonas de este impuesto estimado se recoge en la tabla 13.

TABLA 13: Ingresos por IBI

| Zonas                                | Valor catastral  | IBI 0,5919%   |
|--------------------------------------|------------------|---------------|
| Total Acera Fuente de la Salud       | 183.072.025,00   | 1.083.603,32  |
| Total Aguijones                      | 134.716.020,54   | 797.384,13    |
| Total Alhondiguilla                  | 20.179.154,32    | 119.440,41    |
| Total Almogávares                    | 9.795.150,48     | 57.977,50     |
| Total Arqueólogo Blanco Frejeiro     | 76.846.462,26    | 454.854,21    |
| Total Arqueólogo García Bellido      | 46.012.878,61    | 272.350,23    |
| Total Balanzona                      | 16.743.193,57    | 99.102,96     |
| Total Cruz Juarez                    | 1.234.720,56     | 7.308,31      |
| Total Escritor Narbona               | 47.384.609,71    | 280.469,50    |
| Total Ferrocarril                    | 484.547.956,48   | 2.868.039,35  |
| Total Pintor Racionero Castro        | 110.000.430,14   | 651.092,55    |
| Total Renfe C-1                      | 984.498.135,20   | 5.827.244,46  |
| Total Renfe C-10                     | 391.782.806,51   | 2.318.962,43  |
| Total Renfe C-12                     | 560.544.099,77   | 3.317.860,53  |
| Total Renfe C-13                     | 59.362.917,55    | 351.369,11    |
| Total Renfe C-15                     | 68.119.438,36    | 403.198,96    |
| Total Renfe C-20                     | 92.106.677,38    | 545.179,42    |
| Total Santa María de Trasierra       | 132.278.533,86   | 782.956,64    |
| Total Total Santa María de Trasierra | 132.278.533,86   | 782.956,64    |
| Total Tres Culturas                  | 115.770.693,29   | 685.246,73    |
| Total Vacar                          | 17.804.456,72    | 105.384,58    |
| Total Valsequillo                    | 16.041.503,87    | 94.949,66     |
| Total Vial norte                     | 4.384.020.040,16 | 25.949.014,62 |
| Total Vial Sur                       | 664.424.413,56   | 3.932.728,10  |
| Total Villaharta                     | 18.305.659,60    | 108.351,20    |
| Total general                        | 8.767.870.511,37 | 51.897.025,56 |

(Fuente. Elaboración propia, Catastro)

#### BALANCE DE LA OPERACIÓN

El balance de la operación desde el soterramiento hasta su fase de finalización a 31 de diciembre de 2001 aparece en la tabla 14.

Con las anotaciones de énfasis que aparecen al pie de dicha tabla 14 se puede aseverar que el proyecto ha sido beneficioso desde el punto de vista económico. Sin incorporar el gasto en los accesos de la glorieta Ibn Zaydun y del eje norte sobre la zona arqueológica el saldo en pesetas constantes a 31 de diciembre de 2001 ha supuesto un superávit de 3.690.618.220 pesetas. Además han quedado disponibles una serie de parcelas para equipamientos educativos, deportivos y sociales.

TABLA 14: Balance financiero del proyecto (Ptas. Corrientes)

| Concepto                                      | HORIZONTE TEMPORAL            |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               |                                 |                               |                                 |                                 | TOTAL<br>CORRIEN<br>TE     |
|---|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|------------------------------|----------------|----------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------|
|   | 1.990                         | 1.991                         | 1.992                           | 1.993                        | 1.994          | 1.995          | 1.996                         | 1.997                         | 1.998                           | 1.999                         | 2.000                           | 2.001                           |                            |
| Soterramiento                                 | 371.030.<br>390               | 698.969.<br>610               | 2.264.386.<br>205               | 62.280.<br>089               |                |                | 0                             | 0                             | 339.916.0<br>76                 | 0                             | 0                               | 0                               | 3.736.582.<br>370          |
| Urbanización/A<br>parca-miento                | 0                             | 0                             | 0                               | 0                            | 0              | 0              | 0                             | 0                             | 701.003.8<br>73                 | 1.142.965.<br>076             | 1.430.873.<br>888               | 314.206.3<br>21                 | 3.589.049.<br>157          |
| Detracción por<br>impago                      |                               |                               |                                 |                              |                |                | 282.000.<br>000               | 517.000.<br>000               | 550.810.0<br>00                 | 539.710.4<br>00               | 336.068.6<br>42                 |                                 | 2.225.589.<br>042          |
| Intereses de<br>demora impago                 |                               |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               |                                 |                               | 319.000.0<br>00                 | 90.892.11<br>6                  | 409.892.11<br>6            |
| gastos Telfeco                                |                               |                               |                                 |                              |                |                | 8161384<br>1                  | 106.204.9<br>78               | 205.983.9<br>01                 | 117.658.5<br>36               | 147.962.3<br>64                 | 659.423.62<br>0                 |                            |
| Ampliación<br>Colegio                         |                               |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               |                                 |                               |                                 | 30.882.05<br>0                  | 30.882.050                 |
| <b>TOTAL<br/>GASTOS</b>                       | <b>371.030.<br/>390</b>       | <b>698.969.<br/>610</b>       | <b>2.264.386.<br/>205</b>       | <b>62.280.<br/>089</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>282.000.<br/>000</b>       | <b>598.613.<br/>841</b>       | <b>1.697.934.<br/>927</b>       | <b>1.888.659.<br/>377</b>     | <b>2.203.601.<br/>066</b>       | <b>583.942.8<br/>51</b>         | <b>10.651.418<br/>.355</b> |
| Ingresos por<br>venta de parcela              |                               |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               | 487.017.8<br>90                 | 1.264.642.<br>561             | 9.201.462.<br>711               | 3.998.166.<br>843               | 14.951.290.<br>.005        |
| IBI   |                               |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               |                                 |                               |                                 |                                 | 0                          |
| ICO   |                               |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               | 179.502.4<br>34                 | 98.051.58<br>7                | 193.883.3<br>53                 | 136.874.1<br>10                 | 608.311.48<br>4            |
| Licencias                                     |                               |                               |                                 |                              |                |                |                               |                               | 62.673.01<br>7                  | 8.552.935                     | 21.418.95<br>9                  | 18.325.02<br>5                  | 110.969.93<br>6            |
| <b>TOTAL<br/>INGRESOS</b>                     | <b>0</b>                      | <b>0</b>                      | <b>0</b>                        | <b>0</b>                     | <b>0</b>       | <b>0</b>       | <b>0</b>                      | <b>0</b>                      | <b>729.193.3<br/>41</b>         | <b>1.371.247.<br/>083</b>     | <b>9.416.765.<br/>023</b>       | <b>4.153.365.<br/>978</b>       | <b>15.670.571<br/>.425</b> |
| <b>BALANCE<br/>FINAL (Pts<br/>Corrientes)</b> | <b>-<br/>371.030.<br/>390</b> | <b>-<br/>698.969.<br/>610</b> | <b>-<br/>2.264.386.<br/>205</b> | <b>-<br/>62.280.<br/>089</b> | <b>-<br/>0</b> | <b>-<br/>0</b> | <b>-<br/>282.000.<br/>000</b> | <b>-<br/>598.613.<br/>841</b> | <b>-<br/>968.741.5<br/>86</b>   | <b>-<br/>517.412.2<br/>94</b> | <b>-<br/>7.213.163.<br/>957</b> | <b>-<br/>3.569.423.<br/>127</b> | <b>5.019.153.<br/>070</b>  |
| <b>BALANCE<br/>FINAL (Pts<br/>Constantes)</b> | <b>-<br/>560.356.<br/>809</b> | <b>-<br/>996.111.<br/>377</b> | <b>-<br/>3.048.117.<br/>443</b> | <b>-<br/>80.129.<br/>812</b> | <b>-<br/>0</b> | <b>-<br/>0</b> | <b>-<br/>320.001.<br/>192</b> | <b>-<br/>665.154.<br/>558</b> | <b>-<br/>1.057.540.<br/>315</b> | <b>-<br/>552.099.6<br/>14</b> | <b>-<br/>7.400.706.<br/>220</b> | <b>-<br/>3.569.423.<br/>127</b> | <b>3.690.618.<br/>228</b>  |

\* El balance financiero no incluye en su cómputo la ejecución de la glorieta Ibn Zaydun en realización en 2002-2003. Tampoco incluye la corriente de ingresos por recaudación de IBI que tiene un año de carencia y se genera a partir de 2002. Tampoco incluye el valor a coste de urbanización del suelo público para equipamientos educativos, deportivos y sociales.

(Fuente. Elaboración propia)

## EL VALOR ECONÓMICO DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN.

### II.3.1- LA TABLA DESTINO GLOBAL

El efecto económico global de la remodelación de la red arterial ferroviaria, a su paso por la ciudad de Córdoba, es la suma de los efectos o proyectos parciales que han sido expuestos en el desarrollo de este trabajo de investigación. Considerando un horizonte temporal con finalización en el año 2001, a efectos de estudio económico, pues lo que iniciara con el soterramiento de las vías del tren que dividían a la ciudad aún está por concluir, el agregado económico resultante es una inversión de 26.806.482.950 pesetas corrientes a lo largo de 11 años (1990-2001), si bien es cierto que la mayor parte de flujo de fondos tiene lugar desde 1998.

La clasificación del destino de estos veintiséis mil millones de pesetas se presenta en la tabla (tabla 15):

TABLA 15: Tabla destino global en pesetas corrientes

| DESCRIPCION  | PESETAS                  | %      |
|--|--------------------------|--------|
| Extracción de minerales no metálicos ni energéticos            | 236.802.570,32           | 0,0088 |
| Fabricación de textiles y productos textiles                   | 178.247.940,45           | 0,0066 |
| Industria de la madera y el corcho                             | 765.960.183,10           | 0,0286 |
| Industria química  | 710.654.003              | 0,0265 |
| Fabricación de materias plásticas                              | 827.893.834              | 0,0309 |
| Fabricación de productos minerales no metálicos                | 5.905.256.120            | 0,2203 |
| Metalurgia   | 1.740.140.609,84         | 0,0649 |
| Fabricación de productos metálicos excepto maquinaria y equipo | 2.982.422.479            | 0,1113 |
| Industria de la construcción de maquinaria y equipo mecánico   | 459.320.560,14           | 0,0171 |
| Fabricación de material informático                            | 22.194.457,00            | 0,0008 |
| Fabricación de maquinaria y material eléctrico                 | 1.612.813.544            | 0,0602 |
| Fabricación de material electrónico                            | 69.502.561,99            | 0,0026 |
| Fabricación de relojería                                       | 2.217.928,38             | 0,0001 |
| Fabricación de otros muebles                                   | 3.506.695,42             | 0,0001 |
| Distribución de agua   | 443.771                  | 0,0000 |
| Alquiler de equipos sin operario                               | 688.984.972,51           | 0,0257 |
| Cánones  | 19.560.589               | 0,0007 |
| Costes indirectos  | 283.933.722              | 0,0106 |
| Mano de obra directa   | 5.756.899.540,55         | 0,2148 |
| Servicios de profesionales                                     | 4.539.726.868,32         | 0,1694 |
| <b>TOTAL</b>   | <b>26.806.482.950,17</b> |        |

(Fuente. Elaboración propia)

La generación de empleo directo representa un 21% del total inversión, 5.756.899.540 pesetas que en términos de puestos de trabajo año asciende a 1.645 durante el periodo de ejecución. La generación de rentas mixtas como pago a los servicios de profesionales (arquitectos, ingenieros técnicos, etc.) fue de un 17%. De los sectores productivos implicados en la estructura de la inversión hay que destacar, por la importancia económica de los mismos, desde el punto de vista del destino de los flujos monetarios, “Fabricación de otros productos minerales no metálicos” (Cnae 26) y “Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo” (Cnae 28), “Metalurgia” (Cnae 27) con un peso de 22%, 11% y 6.5% respectivamente.

Dada la importancia económica de los sectores 26 y 28 en términos de destino de la inversión se presenta el desglose de los mismos.

La descomposición de la cnae 26, “Fabricación de otros productos minerales no metálicos” es como sigue:

TABLA 16: Descomposición del sector 26 , “Fabricación de otros productos minerales no metálicos”

| DESCRIPCION (cnae 26)                                   | IMPORTE                 | %           |
|---|-------------------------|-------------|
| Vidrios   | 150.155.110             | 0,025427366 |
| Aparatos sanitarios y baldosas cerámicas                | 328.664.900,79          | 0,055656333 |
| Ladrillos, tejas y tierras cocidas para la construcción | 244.655.491,26          | 0,041430124 |
| Cemento, hormigón, mortero, yeso y fibrocemento         | 3.115.139.264,62        | 0,527519755 |
| Mármoles y granitos                                     | 2.062.344.461,28        | 0,349238783 |
| Otros   | 4.296.892,53            | 0,000727639 |
| <b>TOTAL</b>  | <b>5.905.256.120,44</b> | <b>1</b>    |

(Fuente. Elaboración propia)

Tal y como se observa en la tabla anterior, más de la mitad de los casi seis mil millones de pesetas de este sector productivo, un 52.7%, se destinan a la producción de cemento, hormigón, mortero, yeso y fibrocemento. La industria de la piedra es el segunda actividad económica, dentro de este sector, en importancia económica, con un destino de dos mil millones de pesetas que representan el 35% del destino total de sector productivo “Fabricación de otros productos minerales no metálicos”. El resto de inversión se reparte por orden de importancia entre la fabricación de aparatos sanitarios y baldosas cerámicas, fabricación de ladrillos, tejas, etc., fabricación de vidrios y otros.

Junto con el sector económico productivo “Fabricación de otros productos minerales no metálicos”, (cnae 26), la cnae 28 representativa de las actividades económicas englobadas en la “Fabricación de

productos metálicos, excepto maquinaria y equipo”, recibe un 11% de la inversión global cuya descomposición se presenta a continuación.

TABLA 17: Descomposición del sector 28, la “Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo”

| Descripción (cnae 28)  | Importe                 | %        |
|--|-------------------------|----------|
| Fabricación de estructuras metálicas y sus partes para la construcción             | 1.074.697.887           | 0,3603   |
| Fabricación de carpintería metálica  | 894.816.454,91          | 0,3000   |
| Fabricación de cisternas, grandes depósitos y contenedores de metal                | 8.082.996               | 0,0027   |
| Fabricación de herramientas y de útiles intercambiables para máquinas-herramientas | 2.834.856,24            | 0,0010   |
| Fabricación de productos de alambre, bidones y toneles de hierro o acero           | 1.082.334,62            | 0,0004   |
| Fabricación de pernos, tornillos, cadenas y muebles.                               | 117.045.351             | 0,0392   |
| Fabricación de otros productos metálicos   | 883.862.599,80          | 0,2964   |
| <b>TOTAL</b>   | <b>2.982.422.479,31</b> | <b>1</b> |

(Fuente. Elaboración propia)

Los casi tres mil millones de pesetas que recibe el sector económico “Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo” y que representan un 11% de la inversión global tienen el desglose que se muestra en la tabla anterior y del que hay que destacar como actividades económicas, dentro de este sector, con mayor destino, la “fabricación de estructuras metálicas y sus partes para la construcción”, que recibe 1.704.697.887 pesetas que representan un 36% dentro del sector “Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo”, seguida con un 30% , 894.816.454 pesetas, por la fabricación de carpintería metálica.

El sector productivo “metalurgia”, cnae 27; representó un 6,5% de la inversión global, un montante económico de 1.740.140.609 pesetas. El desglose o destino de estos casi dos mil millones de pesetas entre las actividades económicas que componen el sector es el siguiente:

TABLA 18: Descomposición del sector 27, “metalurgia”

| Descripción (cnae 27)   | Importe          | %     |
|---|------------------|-------|
| Fabricación de productos básicos de hierro, acero y ferroaleaciones | 2.337.515,14     | 0,001 |
| Fabricación de tubos de hierro                                      | 1.383.941.187,02 | 0,795 |
| Fabricación de tubos de acero                                       | 247.814.052,00   | 0,142 |
| Producción cobre, plomo, estaño, zinc                               | 106.047.855,68   | 0,061 |
| Total   | 1.740.140.609,84 | 1     |

(Fuente. Elaboración propia)

Las actividades económicas, que dentro del sector productivo “metalurgia” representan la práctica totalidad de la inversión de los 1.740.140.609 pesetas que recibe son la “fabricación de tubos de hierro” con un 79,5% y la “fabricación de tubos de acero” con un 14%.

## CONSIDERACIONES FINALES

1. La remodelación de la red arterial a su paso por la ciudad de Córdoba, que se inició en 1990 y finalizó en 1998, junto a la urbanización de los terrenos liberados de RENFE (1999-2002) y la puesta en valor de aquellos terrenos para uso privado y público (2000-2XXX) es una de las actuaciones urbanas más complejas y de mayores exigencias del siglo XXI en la ciudad de Córdoba.
2. La inversión realizada por el ayuntamiento de Córdoba a lo largo del periodo 1990-2001, ambos inclusive, ha ascendido a 12.383.5 millones de pesetas de 2001 o su equivalente en euros 74,42 millones de euros.
3. Las inversiones públicas inducidas por esta coparticipación municipal ascienden a 18.251,2 millones de pesetas de 2001, lo que ha supuesto un efecto de atracción de 160 por ciento, sin contabilizar las que se atraerán en el futuro cuando se pongan a disposición suelos urbanizados de propiedad municipal para edificación de los equipamientos educativos y deportivos previstos.

4. 4. La enajenación de las parcelas liberadas y urbanizadas, obtenidas por el ayuntamiento tras el convenio respectivo, ha representado unos ingresos para las arcas municipales de 15.320 millones de pesetas de 2001.
5. 5. La aprobación hasta la fecha de los proyectos de edificación a desarrollar por la iniciativa privada, tanto en parcelas de propiedad privada como de carácter municipal, ha ascendido a 20.053 millones de pesetas de 2001, lo que indica un nuevo efecto inducido de esta operación urbanizadora.
6. 6. La inversión del municipio en pesetas del año 2001, incorporando los accesos de la glorieta Ibn Zaydun y la gestión de Procórdoba, asciende a 12.853,3 millones de pesetas (77,250 millones de euros), inversión que se ha recuperado con la enajenación de las parcelas por valor de 15.320 millones de pesetas de 2001, lo que arroja un superávit de 2.466,7 millones de pesetas de 2001 (9 millones de euros), sólo por venta de parcelas, habiendo que contabilizar licencias de obra, tasa ICO e IBI.
7. 7. El balance financiero de la operación, desde el inicio del soterramiento en 1990 hasta la finalización de la enajenación de parcelas a 31-XII-2001, asciende a un superávit de 3.690,6 millones de pesetas. En este balance no se incluye el gasto de inversión en los accesos de la glorieta Ibn Zaydun, ni el valor del coste de las parcelas libres que se cederán a la Junta de Andalucía para construcción, ni el valor de las parcelas que se dedicarán a equipamientos, y que inducirán nuevas inversiones.
8. 8. La generación de empleo directo desde 1998 a 2001 ha sido de 1645 puestos de trabajo desde el inicio de la inversión, incluyendo es esta no sólo la urbanización sino también los proyectos de edificación de viviendas vigentes,
9. 9. Las compras de materiales de esta inversión que en su totalidad ha ascendido a 26.800 millones de pesetas se han realizado en más de un 60% fuera de la provincia, con lo cual hemos mantenido o generado empleo en la región y en el resto de España para desarrollar esta inversión.
10. 10. El proyecto que se inició en 1990 y que empezó a urbanizarse en 1998, ha supuesto para la ciudad de Córdoba no sólo una operación financiera positiva para las arcas municipales, sino una modernización del tejido urbano de la ciudad y un cambio de actitud y de visión de futuro de una ciudad, que estaba asustada y se sentía incapaz de abordar proyectos de larga duración y profunda remodelación de la textura urbana, lo que ha permitido que la ciudadanía acepte y apoye la remodelación urbana del meandro del Guadalquivir al otro lado de los puentes del Arenal y Viejo.
11. 11. Las consecuencias sobre la localización del distrito central de servicios de la ciudad todavía se hace difícil de prever, pero todo viene a indicar que se producirá un desplazamiento hacia el norte si no se genera una zona peatonal adecuada en el actual distrito central.
12. 12. La urbanización no ha podido resolver el enlace con Chinales y glorieta de la avenida Carlos III, como tampoco el enclave industrial propiedad de Moreno, S.A.
13. 13. Aventuramos que la zona arqueológica, que ha obligado a desviar el eje longitudinal norte, permanecerá sin explotar y sin poner en valor durante un largo periodo de tiempo pues no existen indicadores ni señales que muestren lo contrario.
14. 14. La clase política y la ciudadanía deben ser conscientes de que el desarrollo de estas complejas reordenaciones urbanísticas exigen cooperación y seguimiento y que es posible financiarlas sin coste financiero para la ciudad cuando se realiza su balance final.
15. 15. Este análisis se ha realizado sin apoyo financiero alguno, pero sí con el apoyo moral e informativo de ciertas instituciones y personas ya enunciadas en el capítulo de agradecimientos. Es la aportación de unos profesores de la Universidad de Córdoba a la racionalización de las decisiones y a la gestión y ordenación del conocimiento, en el marco de las muchas limitaciones que nos han rodeado.

