

5.- VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES

5.1.- CRITERIOS DE AGRUPACIÓN Y VALORACIÓN

CRITERIOS DE AGRUPACIÓN Y VALORACIÓN

En el capítulo anterior se relacionan las actuaciones contenidas en el Plan y que afectan a distintos agentes, tanto privados como públicos, tal y como se ha expresado anteriormente. Una parte de ellas afectan a otras administraciones distintas al Ayuntamiento, por lo que, tanto su definición detallada como su ubicación temporal, no puede ser razonablemente concretada. Por ello en el presente capítulo, se valora el conjunto de acciones estimadas de competencia municipal.

Así pues, del catálogo general de acciones previstas en desarrollo del Plan, se incluyen en este Estudio Económico aquellas de tipo urbanístico que pueden conllevar una inversión municipal como consecuencia del desarrollo del Plan en su aspecto más amplio.

El esquema seguido para estructurar la relación de actuaciones abarca cinco grupos conceptuales:

- Operaciones de Infraestructura
- Operaciones Urbanas Estratégicas
- Operaciones en Distritos
- Operaciones Sectoriales
- Operaciones en el Medio Natural

Las Operaciones de Infraestructura tienen un carácter general, y se relacionan con la Ronda de la Hispanidad (Tercer Cinturón), con el Cuarto Cinturón y con el Abastecimiento de Agua procedente del Pirineo a Zaragoza y su entorno. El criterio seguido para su valoración ha sido el de considerar únicamente aquellas inversiones que pudieran corresponderle al Ayuntamiento por su participación directa en la actuación o por la necesidad de actuar en obras complementarias de la misma.

Por su importancia singular cabe, sin embargo, señalar las siguientes inversiones públicas:

- Ronda de la Hispanidad - 1ª Fase:

Ministerio de Fomento	9.440 MP
Ayuntamiento de Zaragoza.....	860 MP
- Ronda de la Hispanidad - 2ª Fase:

Ministerio de Fomento	27MP
Ayuntamiento de Zaragoza.....	514 MP

- Cuarto Cinturón. Ronda Sur:

Ministerio de Fomento	13.980 MP
-----------------------------	-----------
- Cuarto Cinturón. Ronda Este:

Ministerio de Fomento	8900 MP
-----------------------------	---------

La inversión indicada para el Ayuntamiento en la Ronda de la Hispanidad corresponde a su participación directa en la misma, por obras específicas imputables al municipio. A estas obras se añaden otras de tipo complementario, íntegramente municipales.

El proyecto de Abastecimiento de agua procedente del Pirineo es una actuación global que puede afectar a otros 50 municipios del entorno, y cuyo coste total se estima inicialmente en unos 22.000 millones de pesetas. Las cantidades imputadas al Ayuntamiento se basan en una estimación de participación una vez descontada una posible financiación exterior de fondos comunitarios. La fijación de esta cantidad dependerá de la cuantía total de la inversión, pendiente de fijar en el correspondiente proyecto, del alcance de la financiación exterior y del convenio o acuerdo que pueda establecerse para repartir el resto.

El grupo de las Operaciones Urbanas Estratégicas se refiere a las derivadas de la transformación urbana de la zona ferroviaria de la Avda. Navarra y a las correspondientes a la ribera urbana del Ebro. En el primer caso no se valora la inversión en infraestructuras ferroviarias, que incluiría el acceso del AVE y la nueva estación de FF.CC. por corresponder al Ministerio de Fomento, ni tampoco se valora la Estación de autobuses asumida por la Diputación General de Aragón.

Tanto esta zona ferroviaria de la Avda. de Navarra como la de El Portillo están llamadas a un importante cambio urbanístico de acuerdo con el Plan. En la valoración se tienen inicialmente en cuenta la transformación más notable de las infraestructuras viarias exteriores. La inversión en transformación interna, pendiente en todo caso de definir, estaría sujeta a un convenio urbanístico que fijaría cargas y reparto de aprovechamientos y de cuyo balance en estos momentos es difícil aventurar el signo.

Las actuaciones recogidas dentro del epígrafe de la Ribera Urbana del Ebro, corresponden a aquellas que pueden tener un mayor grado de transformación en esta zona central de la ciudad. El resto de distritos ribereños agrupan, por su parte, las actuaciones pertinentes de sus zonas.

En las Operaciones en Distritos se pretende recoger de forma integrada y global las necesidades más notables de las mismas. Se incluyen de forma prácticamente exhaustiva las actuaciones previstas en los planes integrales del Casco Histórico (P.I.C.H.) y del Barrio Oliver

(P.I.B.O.) y las recogidas en las Bases para el Plan Estratégico de Tráfico y Transportes. Igualmente se han tenido en cuenta las demandas expuestas por los distritos y las derivadas de las previsiones del Plan General.

Las actuaciones se han agrupado en función del tipo de intervención favoreciendo quizá una mayor comprensión presupuestaria que no debería nunca mermar el objetivo inicial de operaciones integradas por distritos con una finalidad clara de transformación del medio urbano aunando sinergias conjuntas.

Es necesario hacer una mención especial a la introducción en la valoración de equipamientos en los distintos distritos. Indudablemente la concreción de necesidades, definición, valoración y ubicación de los distintos equipamientos deportivos, culturales y asistenciales debe provenir de estudios específicos recogidos en los planes sectoriales correspondientes para configurarse como un componente básico de la transformación urbana.

El Plan no puede íntegramente suplir ni sustituir estos estudios sobre implantación de equipamientos. Tampoco se ha considerado conveniente realizar unos planteamientos excesivamente someros enunciando unas necesidades sin entrar en ellas. Por tales motivos se ha adoptado una postura intermedia de relacionar y valorar aquellos equipamientos que cuentan con una previsión en su sentido más amplio en algún grado de desarrollo, y que están recogidos en los planes integrales en ejecución o en las propuestas de los distritos vecinales o de los propios Servicios municipales. Se pretende con estas incorporaciones realizar la propuesta integral ya expuesta de transformación urbana y de encadenamiento local y temporal de actuaciones. Por supuesto que su valoración tiene un carácter estimativo cuando la actuación no es concreta, procediéndose en estos casos a agrupar conceptos para formular una estimación global desarrollable en todo caso posteriormente de acuerdo con los estudios específicos y las opciones que discrecionalmente se puedan adoptar.

Las Operaciones Sectoriales recogen todas aquellas de gran incidencia en la trama urbana que pueden superar los límites de las áreas recogidas en las Operaciones en Distritos o que por no poseer un singular cometido de transformación no se han incluido en las mismas.

Son de destacar las previsiones formuladas sobre medios colectivos de transporte de gran capacidad. Se señala la necesidad de efectuar estudios sobre las distintas alternativas contempladas que acoten debidamente las demandas, el número de viajeros potenciales, los costes de inversión, la afección y requerimiento sobre el viario urbano, sus efectos transformadores, etc. Indudablemente la gran incidencia social y urbana de estas infraestructuras y sus altos costes de inversión y explotación precisan de estudios muy afinados para tomar las decisiones de implantación más adecuadas. Se ha optado por

explicitar el valor estimado en su momento, en un estudio específico al respecto, de la implantación de un metro ligero entre Las Delicias y Torrero (Avda. Madrid - Avda. América), que podría sustituir a la actual línea de autobuses número 33. No se ha efectuado ninguna hipótesis, por estar evidentemente en una fase muy prematura, de financiación, posibles aportaciones del gobierno regional, régimen de explotación. etc.

La operación referente a Infraestructuras Hidráulicas incluye un amplio y pormenorizado repertorio de actuaciones tanto de nuevas conducciones como de necesidades de renovación. No se incluye la valoración de las necesidades derivadas del desarrollo de nuevos suelos, cuyas posibles soluciones básicas se han expuesto en otro apartado del Plan, por considerarlos imputables al mencionado desarrollo. Es de señalar la gran inversión previsible en renovación de infraestructuras, principalmente de abastecimiento de agua, explicable por afectar a la red básica o de primer nivel de la ciudad de edad muy avanzada y con numerosos problemas de mantenimiento. La correcta ejecución de estas actuaciones precisará de un detallado plan de actuación que programe y coordine debidamente las intervenciones.

Las previsiones efectuadas con relación a Infraestructuras Energéticas e Infraestructuras de Telecomunicación deben entenderse como un planteamiento inicial que programe un estudio sectorial más detallado para concretar actuaciones y costes y cuya ejecución estará ligada a convenios específicos con las compañías explotadoras o concesionarias. Las previsiones sobre Residuos Urbanos tienen un carácter inicial semejante y su desarrollo estará indudablemente ligado a procedimientos reglados de concesión administrativa cuyo alcance en estos momentos no se puede fijar.

Las Operaciones en el Medio natural sustentan actuaciones de preservación y revitalización de nuestros recursos naturales y se concretan en los cauces vivos, en la huerta, en el suelo no urbanizable con carácter general y en las zonas verdes urbanas de la ciudad. Coexisten las acciones concretas con planteamientos previos de estudio y debate con los cuales se deberá concretar el destino de las partidas globales estimadas.

Dado el alcance y concreción expuestos para el Estudio Económico, de acuerdo con la nueva Ley Urbanística de Aragón, se ha pretendido desarrollar un listado lo más completo posible de actuaciones valoradas, donde coexisten, por lo tanto, actuaciones muy concretas con otras de tipo más genérico pendientes de estudios previos, planes sectoriales y, en definitiva, proyectos de ejecución.

Ello supone la existencia de valores muy ajustados, como es el caso de actuaciones con proyecto, y la presencia de estimaciones globales sujetas a definición de su alcance o de sus posibles vías de financiación.

No obstante esta dificultad de valoración, se ha intentado redactar un documento útil de trabajo que comprenda la mayor parte de los campos de actuación y que pueda permitir en cada momento, de acuerdo con el desarrollo real de las propuestas y de las opciones sociales y políticas concretas, tomar las decisiones que se consideren más convenientes de cara a la inversión.

METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

De todas las acciones definidas en el punto 4.2 "Relación de las acciones ordenadas por precedencia", se han extraído aquellas que pueden suponer una participación municipal.

La relación de acciones valoradas que se expone en el punto siguiente, no supone un catálogo exhaustivo de aquellas que hayan de emprenderse obligadamente a lo largo de la vigencia del presente Plan, sino de aquellas que se consideran previsibles, sin perjuicio de la aparición de nuevas operaciones integradas o de acciones que puedan sustituir a las aquí reflejadas.

Entre las valoraciones de las acciones que se relacionarán posteriormente, cabe describirse una casuística general como la que sigue:

- 1.- Acciones valoradas por los distintos Servicios Técnicos Municipales: En este caso, existían previamente valoraciones realizadas por los Servicios Técnicos Municipales competentes, ya sea por existir proyectos redactados, o simplemente valoraciones previas.
- 2.- Acciones valoradas, recogidas en documentos preexistentes : Tales como el Plan Integral del Casco Histórico, o el Plan Integral del Barrio Oliver.
- 3.- Acciones cuya valoración no queda reflejada en su totalidad en la relación posterior: En este caso se refleja la previsible aportación municipal al coste de la acción.
- 4.- Acciones que se valoran por primera vez: en este caso se han aplicado unos criterios generales de valoración que se describen posteriormente.

Para las acciones de infraestructura con una definición más detallada en cuanto a características, dimensiones, ámbitos de actuación, se han tomado los siguientes módulos básicos de valoración:

Urbanización de viarios y espacios libres:	Módulo utilizado (pts/m²)
Remodelación en el casco histórico, con materiales pétreos y renovación de servicios, etc.	25.000 / 30.000
Remodelación de vías principales, con firmes Pesados y renovación de servicios, etc..	18.000 / 25.000
Urbanización en vías nuevas, con firmes medio-pesados y establecimiento de servicios locales, etc.	10.000 / 15.000
Pavimentación de vías urbanas con firme medio	4.000 / 5.000
Zonas verdes:	
Zonas verdes urbanas con un alto grado de urbanización	3.000 / 4.000
Zonas verdes suburbanas, con bajo grado de urbanización.	500 / 800

Las acciones relativas a los equipamientos, se ha valorado mediante la comparación de las mismas, con otras acciones con proyecto redactado, en desarrollo o ya ejecutadas en la ciudad de Zaragoza.

En la estimación de costes de suelo, se ha seguido la siguiente metodología de trabajo:

1. Se identifican los grupos de acciones susceptibles de necesitar la adquisición de suelo, excluyendo los sistemas generales a cargo de los sectores.
2. Se adoptan unos coeficientes de ponderación por niveles para la estimación del coste del suelo, sobre el coste de las obras.
3. Para su reflejo en la valoración efectuada, se agrupa el coste total estimado en una partida única.

Ha de tenerse en cuenta que los costes definitivos del suelo necesario para la ejecución de las acciones correspondientes, estarán supeditados a los posibles convenios, avenencias, resoluciones de los jurados de expropiación y en su caso a las resoluciones judiciales a que hubiese lugar. Así pues las cantidades que se reflejan han de considerarse como una estimación global orientativa. En general, las cantidades económicas que figuran en el presente documento se entenderán referenciadas al año 1999.

Para la valoración expresada en Euros, se ha utilizado la equivalencia siguiente:

1 Euro =166,386 Pts.