3.-ANÁLISIS DE UN CASO DE CONCESIÓN DE APARCAMIENTO URBANO.

3.1.-PRESENTACIÓN DEL PROYECTO DE REMODELACIÓN URBANA.

A la hora de realizar una concesión, el beneficio de ambas partes, Administración y sociedad concesionaria, debe estar patente desde un inicio, cosa, que en los proyectos de aparcamientos subterráneos en suelo público no es, digámoslo de esta manera, innato.

Es sabido que los primeros años de todos los parkings son los ejercicios con peores cuentas de resultados, puesto que, incluso el más corto periodo de adaptación, como la mejor gestión de marketing que haga que los usuarios se familiaricen con el aparcamiento y su localización no siempre implica la creación de flujo de demanda.

Esto conlleva que realizar para la Administración, desde el punto de vista privado, un simple aparcamiento no sea una operación rentable económicamente siendo necesario la implicación de otras infraestructuras o servicios que compensen de alguna manera los primeros años de pérdidas.

El caso que a continuación analizaremos nos enseñará todos los parámetros que influyen en la viabilidad de una concesión, donde la intención principal por parte de la Administración es la de reordenar y remodelar una zona de la ciudad a base de capital privado a cambio del préstamo de la concesión de un aparcamiento subterráneo además de la gestión de zonas azules que, como se ha dicho anteriormente, ayuden a soportar mejor las posibles pérdidas iniciales de la concesionaria. Esta es una técnica que está contemplada y argumentada en el apartado anterior, siendo útil en muchos casos similares.

3.1.1. Definición de la obra financiada por la explotación de la concesión.

La obra que se desea financiar es una remodelación urbanística de un sector de la ciudad de Barcelona, más concretamente de la Avenida Meridiana, la cual es un eje importante de entrada y salida de tráfico a dicha urbe. Desde la construcción de las Rondas de Barcelona, la Avenida Meridiana está siendo objeto de un proceso de urbanización encaminado a transformar su carácter vial en el de una gran vía cívica, de forma que, sin perder su función de canal básico de penetración del tráfico a la ciudad, recupere sus funciones de eje esencial de los barrios del Clot, La Sagrera y Sant Andreu.

En este sentido, la operación de supresión de las calzadas laterales y su conversión en grandes paseos para los peatones que ya se han realizado, ha permitido una revitalización de toda la Avenida que se manifiesta no sólo en el incremento de la actividad ciudadana, sino también en la renovación de la actividad comercial y terciaria.

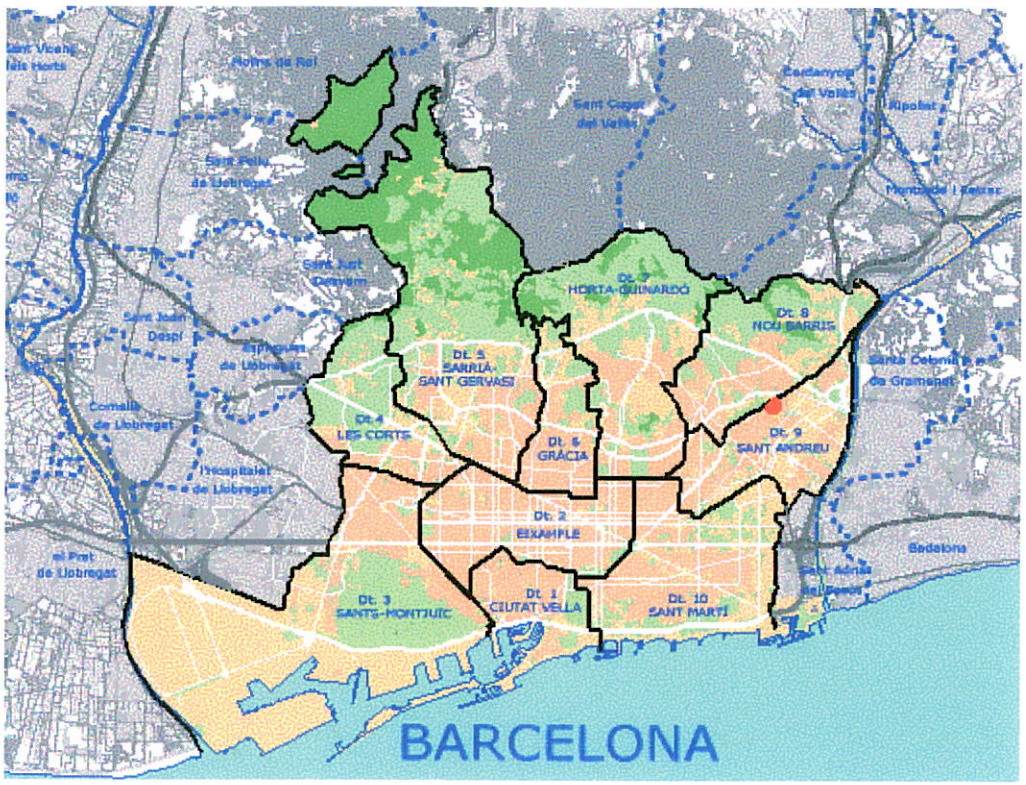

Figura 5. Localización del proyecto sobre el plano de Barcelona.
Fuente: Ayuntamiento de Barcelona. Modificación elaboración propia.

En la actualidad, la operación de remodelación, o mejor dicho, arreglo de la vía a tratar, está detenida en la calle Fabra i Puig, faltando por completarse el tramo desde esta calle hasta la intersección con la Avenida de Río de Janeiro, lugar donde la Avenida cambia de carácter y podemos encontrar el primer (o último, según el sentido) semáforo de la red urbana; y es este último tramo el que se quiere finalmente reordenar.

3.1.2. Posibles soluciones de reordenación.

Con la financiación que surgirá de la explotación en régimen de concesión del parking subterráneo se realizará el cambio físico de la vía urbana, donde el principal objetivo es la demolición del Puente de Can Dragó.

Hay dos posibles alternativas de arreglo:

-Mantener la misma sección de la Avenida Meridiana des de la calle Valencia hasta Río de Janeiro.

-Desdoblar la sección utilizando la propia calle Concepción Arenal (alternativa que ya había sido objeto de análisis por el Gabinete de Estudios Urbanísticos del Ayuntamiento de Barcelona en 1997).

3.1.3. Solución al desnivel existente.

Cabe comentar que en ambas soluciones, las cotas de la Av. Meridiana serían las mismas que hay actualmente, o sea, las regidas y marcadas por las instalaciones deportivas de Can Dragó, el Paseo Valldaura y la vuelta que necesita el túnel de ferrocarril.

También hay que remarcar que la calle Concepción Arenal no posee la misma rasante, en otras palabras, no está nivelada con la Meridiana, aunque se sitúa cerca de ella. El espacio existente entre la acera de las instalaciones deportivas de Can Dragó (que se respeta en ambas alternativas) y la acera de la calle Concepción Arenal tiene 55 metros de ancho, mientras que la anchura que se ha adoptado para la Av. Meridiana en todo el espacio que actualmente ya está reestructurado (desde calle Valencia hasta Fabra i Puig) es de 26 metros entre aceras, queda por tanto, unos 30 metros de espacio para resolver este desnivel existente.

La diferencia entre las dos propuestas señaladas consiste en el tipo de solución para la resolución del anterior desnivel. La primera propuesta (mantener la sección tipo de la parte ya remodelada) significa el funcionamiento independiente de la calle Concepción Arenal, quedando un espacio de talud de aproximadamente 16 m de anchura media. La segunda propuesta (desdoblamiento de la Avenida utilizando la calle Concepción Arenal) permite ampliar este talud hasta 24 metros de ancho, y ampliar a la vez, la acera de la calle utilizada.

En cualquiera de las dos alternativas, el talud resultante es de una pendiente muy suave (20-25% en el primer paso; 15-20% en el segundo); cosa que implica la posibilidad, en las dos alternativas, de admitir plantaciones, barreras antirruido entre la vegetación y todo tipo de soluciones de cruces de peatones a nivel entre los dos lados de la Meridiana.

3.1.4. La rotonda como reorganizadora del tráfico.

Con la futura demolición del puente, hay que pensar una solución al nudo que generan las intersecciones viarias urbanas y que ocupe el lugar que éste ha dejado. La solución óptima elegida, es la formación de una rotonda regulada con semáforos, solución que se puede dar en las dos alternativas propuestas y que promueve dar continuidad a la calle Pintor Alsamora como bajada, conectando la calle Concepción Arenal y subiendo por el Paseo Valldaura mediante la propia rotonda. Con esta remodelación se conseguiría la sutura de ambos lados del barrio de Sant Andreu (como era hasta los años setenta).

3.1.5. Selección de la alternativa más adecuada.

Aunque las dos propuestas son muy parecidas, se ha elegido adoptar la primera alternativa, es decir, mantener la sección de la Av. Meridiana, sin afectar a la calle Concepción Arenal.

Las posibles razones con las cuales se puede dar peso a esta decisión son, en mi opinión, las resumidas a continuación:

Una primera razón es la de no interrumpir el funcionamiento interno del barrio de Sant Andreu (que todo hay que decirlo, ya está alterada por la buena peatonalización realizada en su centro), y dejar a Concepción Arenal para los tráficos locales, manteniéndose al margen del tráfico de acceso urbano que significa la Meridiana.

Una segunda razón es la de facilitar la comprensión de la ordenación de Meridiana, desde el verdadero punto de inicio del recorrido urbano, que será el semáforo de Río Janerio.

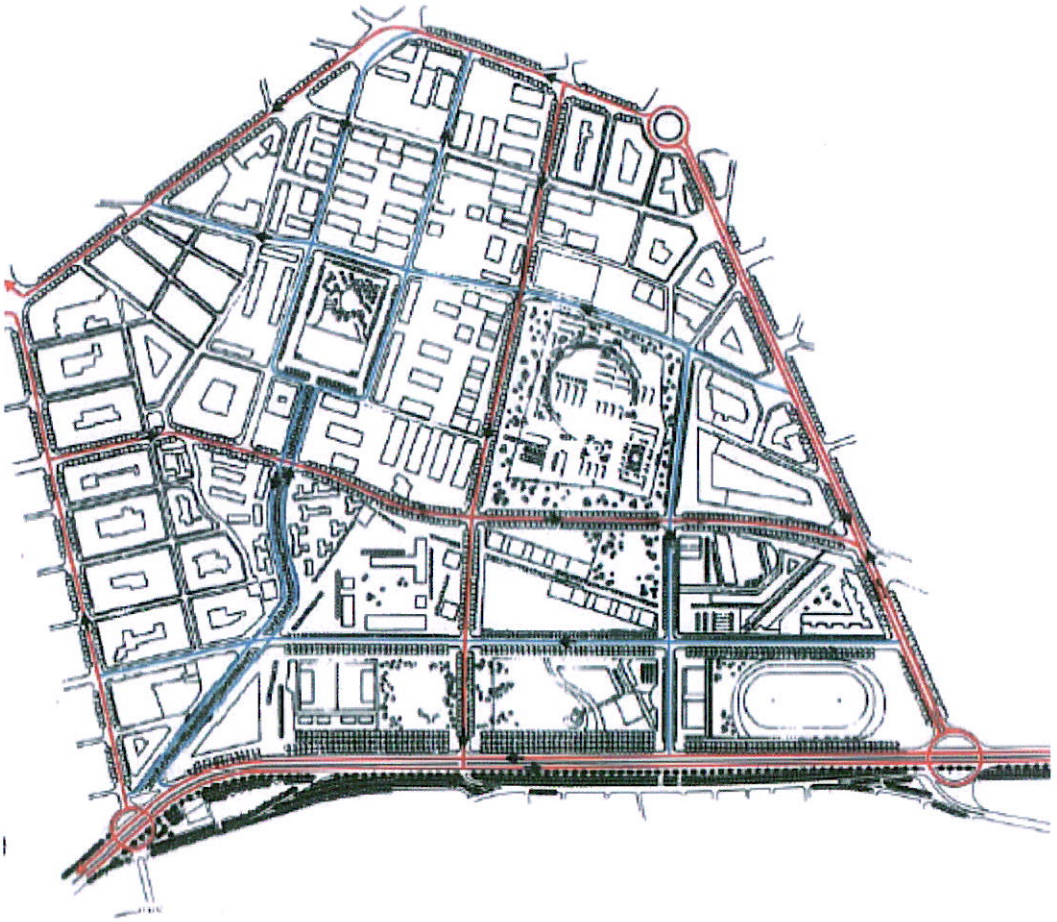

Figura 6: Funcionamiento interno del barrio de Sant Andreu con la remodelación urbana.
Fuente: Base cedida por Manuel Herce. Modificaciones elaboración propia.

También se ha tomado en cuenta, para esta decisión, que la alternativa escogida es la mejor en cuanto a resolución de las rasantes de la propia rotonda propuesta en el Paseo Valldaura, ya que en el supuesto de continuidad recta del paseo hasta la calle Bartrina (alternativa dos) la propia rotonda tendría una inclinación importante en su plano de situación y una pendiente superior al 10% en su conexión con la calle Bartrina.