

**INFORME TÈCNIC-ECONÒMIC PER A LA DETERMINACIÓ DE LA
QUANTIA DE LES TAXES PER APROFITAMENT ESPECIAL DEL DOMINI
PÚBLIC, ESTACIONAMENT REGULAT, ANY 2025**

INTRODUCCIÓ

D'acord amb la legislació vigent i, fonamentalment, amb el *Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel que s'aprova el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals*, la *Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics*, i la *Llei 25/1998, de 13 de juliol, de Modificació del Règim Legal de les Taxes Estatals i Locals i de Reordenació de les Prestacions Patrimonials de Caràcter Públic*, s'elabora el present informe tècnic-econòmic per a la determinació de la quantia de les Taxes per a l'any 2025, per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic en el supòsit d'Estacionament de vehicles de tracció mecànica en les vies dels Municipis dins les zones que a tal efecte es determinin i amb les limitacions que poguessin establir-se. Supòsit de fet imposable recollit a l'art.20, punt 3.u del mencionat RDL 2/2004, d'acord amb les propostes que consten a l'informe justificatiu i text de la ordenança per l'any 2025, que inclouen, en tot cas, la tramitació de permís per l'ús o aprofitament especial del domini públic en determinades circumstàncies.

Del marc legal indicat, destaquem les següents disposicions relatives a la quantificació de les taxes:

- ***Llei 8/1989, de 13 d'abril, de Taxes i Preus Públics amb les modificacions de l'art. 2 de la Llei 25/1998***

Article 19. Elements quantitius de les taxes:

1) L'import de les taxes per la utilització privativa o aprofitament especial del domini públic es fixarà prenent com a referència el valor de mercat corresponent o el de la utilitat derivada d'aquella.

- ***Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel que s'aprova el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals***

Article 24: Quota tributària

1) L'import de les taxes previstes per la utilització privativa o l'aprofitament especial de domini públic local es fixarà d'acord amb les següents regles:

a) Amb caràcter general, prenent com a referència el valor que tindria al mercat la utilitat derivada d'aquesta utilització o aprofitament si els béns afectats no fossin de domini públic. A tal fi, les ordenances fiscals podran senyalar en cada cas, atenent a la naturalesa específica de l'ús privatiu o de l'aprofitament especial que es tracti, els criteris i paràmetres que permetin definir el valor de mercat de la utilitat derivada.(...)

3) La quota tributària consistirà, segons disposi la corresponent Ordenança Fiscal, en:

- a) La quantitat resultant d'aplicar una tarifa
- b) Una quantitat fixa senyalada a l'efecte, o
- c) La quantitat resultant de l'aplicació conjunta dels dos procediments.

Article 25: Acords d'establiment de taxes: informe tècnic-econòmic

Els acords d'establiment de taxes per la utilització privativa o l'aprofitament especial del domini públic, o per a finançar total o parcialment els nous serveis, hauran d'adoptar-se a la vista d'informes tècnic-econòmics on es posi de manifest el valor de mercat o la previsible cobertura del cost d'aquells, respectivament.

De cara a l'exercici 2025, la determinació de la quantia de les Taxes es concreta d'acord a la **proposta d'un seguit de modificacions a introduir en la vigent Ordenança Fiscal 3.12** (en endavant OF 3.12), tenint en compte el criteri d'actualització tant dels imports com de la forma d'aplicació ~~d'aquesta taxa~~ de les taxes que es preveuen per tal d'adaptar-la a la ciutadania i facilitar-ne la gestió i tramitació, en consonància amb el Pla de Mobilitat Urbana 2024 (en endavant PMU).

La proposta incorpora dins de l'ordenança 3.12 dues noves taxes, una per les despeses de gestió tramitació del permís o autorització diària per l'ús de la Zona Bus i una segona per les despeses de gestió tramitació per la reserva prèvia de determinats entorns singulars.

En resum, les modificacions proposades són les següents:

ESTACIONAMENT REGULAT

1. Reducció de la bonificació dels vehicles "zero emissions".

ZONA BUS

2. Revisió i actualització dels imports de les taxes d'estacionament i parada breu proposades per l'any 2025.
3. Incorporació de nova taxa corresponent al registre obligatori: "permís diari d'ús de Zona Bus".
4. Incorporació de nova taxa per reserva anticipada obligatòria en espais de gran afluència: "permís diari d'ús de Zona Bus amb reserva prèvia d'entorns singulars".

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

5. Incorporació del registre obligatori en Distribució Urbana de Mercaderies

JUSTIFICACIÓ DE LES MODIFICACIONS PROPOSADES

ESTACIONAMENT REGULAT

1. REDUCCIÓ DE LA BONIFICACIÓ DELS VEHICLES "ZERO EMISSIONS" AL 50%

La reducció de la bonificació, actualment del 100%, al 50% ve justificada per l'alta intensitat en l'ocupació de l'espai públic per aquest tipus de vehicles, atès que ha augmentat la seva presència en els darrers anys a la ciutat de Barcelona, havent-se assolit l'objectiu de la bonificació establerta.

En aquest sentit, en aquesta ciutat es matriculen el 40% dels vehicles de zero emissions de Catalunya. Aquests vehicles, que s'estima que són el 2% dels vehicles censats a la ciutat, ocupen l'AREA Blava un 18% del temps, entenent-se aquesta utilització com a excessiva i que priva de l'ús d'aquestes places per a d'altres vehicles que les requereixen utilitzar.

En tot cas, es manté la bonificació en aquest tipus de vehicles en el 50% per tal de **garantir que es mantingui la tendència actual de l'augment d'aquest tipus de vehicles per part dels usuaris.**

ZONA BUS

2. REVISIÓ I ACTUALITZACIÓ DELS IMPORTS DE LES TAXES D'ESTACIONAMENT I PARADA BREU 2025

Referència al valor de mercat:

El sistema "Zona Bus" consisteix en un conjunt d'espais per a que els autocars puguin realitzar operacions d'estacionament o d'encotxament i desencotxament (parades breus).

Aquests usos han d'estar vinculats a visites als punts d'interès turístic o cultural de la ciutat de Barcelona, essent la proposta de valor el fet de permetre apropar els grups de persones que visiten la ciutat als punts d'interès turístic, de forma ordenada, amb l'objectiu d'integrar el turisme a la ciutat reduint-ne l'impacte.

L'ús d'aquests espais es caracteritza per estar condicionat a la destinació, que en ser proper als punts d'interès turístic és un espai públic d'alta intensitat i concentració d'ús, sobre els que es permet als autocars fer un aprofitament especial. Per tant, els espais del sistema Zona Bus no estan disponibles com punt de trobada o arribada d'excursions turístiques a altres destinacions fora la ciutat; aquest tipus d'operatives s'han de dur a terme des d'Estació d'Autobusos Barcelona Nord, que té per objecte la concentració d'arribades, sortides i trànsits de vehicles de transport públic de viatgers per carretera amb parada a Barcelona.

Si l'espai públic de la ciutat ja és per si mateix un recurs escàs, els espais Zona Bus situats en via pública i prop dels punts turístics d'especial interès de la ciutat, tenint en compte l'especial aprofitament d'aquest domini públic que duen a terme els autocars - vehicles de gran mida que transporten grups nombrosos de persones-, s'ha de tenir en especial consideració a l'hora de fixar el seu apreument.

D'acord amb les disposicions legals indicades, l'import de les taxes previstes, per a la utilització privativa o l'aprofitament especial de domini públic local, es fixarà prenent com a referència el valor que tindria en el mercat la utilitat derivada de dita utilització o aprofitament si els bens afectats no fossin de domini públic.

En estricte compliment de l'Art. 24.1 i de l'Art. 25 del Reial Decret Legislatiu 2/2004, anteriorment citats, el present Informe determina l'import d'aquesta taxa prenent com a referència el valor que tindria en el mercat la utilitat derivada d'aquesta utilització o aprofitament, si els béns afectats no fossin de domini públic. A tal fi, les ordenances fiscals podran assenyalar en cada cas, atenent a la naturalesa específica de la utilització privativa o de l'aprofitament especial de què es tracti, els criteris i paràmetres que permetin definir el valor de mercat de la utilitat derivada.

La utilitat derivada de l'aprofitament especial del domini públic en el cas de l'estacionament de vehicles de tracció mecànica en les vies del municipi, dins les zones determinades a l'efecte, pot definir-se com **la utilitat de l'aparcament a la ciutat de Barcelona fora de la via pública sense incloure la responsabilitat de vigilància del vehicle**, que sí està inclosa en el dipòsit del vehicle en l'aparcament fora de la via pública.

Aquesta diferència relativa a la vigilància no fa inadequada la presa de referència del valor de la utilitat derivada de l'estacionament en aparcament per a l'estacionament en la via pública, ja que la utilitat principal buscada és la mateixa i consisteix en l'estacionament del vehicle. La responsabilitat de vigilància és secundària de la utilitat principal buscada per l'usuari. La importància de la responsabilitat per vigilància, a més, queda minorada perquè l'estacionament regulat s'efectua en hores diürnes. Addicionalment, en el cas dels espais del sistema Zona Bus, la utilitat principal buscada, que consisteix en l'estacionament del vehicle, es reforça en què la ubicació d'aquests espais es troba propera als punts d'interès turístic. Per altra banda, l'operativa habitual dels estacionaments dels autocars suposa que, de forma freqüent, els conductors romanguin dins el vehicle o en l'entorn proper, mentre esperen per tornar a recollir els viatgers.

Cal assenyalar, a més, que en la formació del preu de l'estacionament en aparcament, el cost que suposa la responsabilitat de vigilància és poc significativa respecte al total de costos de l'aparcament i es podria identificar amb el cost de la pòlissa d'assegurança contractada a aquest efecte, tenint en compte que el personal de l'aparcament, en general, compleix missions més de control i funcionament de l'aparcament que específicament de vigilància dels vehicles estacionats.

En conseqüència, **es considera adient prendre com a referència per valorar la utilitat derivada de l'estacionament en la via pública, el valor de l'estacionament en aparcament fora de calçada i fixar el nivell mínim d'aquestes taxes en imports equiparables al mateix**, amb el ben entès que l'aparcament en superfície d'autocars, a més, ofereix una major comoditat per situar-se propers als punts d'interès turístic, permetent així a aquests vehicles fer un aprofitament especial d'un espai públic que, com s'ha indicat anteriorment, és d'alta intensitat i concentració d'ús.

La tarifa horària aplicada en el sector d'aparcaments al 2024 se situa entre 3,50 euros i 4,10 euros en la immensa majoria dels casos, i en 3,70 euros per als de Concessió i Gestió Directa de l'Ajuntament de Barcelona. Aquesta tarifa és similar a la tarifa A d'AREA Blava per a turismes amb etiqueta C.

El sistema Zona Bus proveeix espais d'estacionament i de parades breus (per encotxar i desencotxar), per temps limitat, propers als punts d'interès turístic de la ciutat. Aquests espais són reduïts i amb un nombre de places limitades, restringides per a l'ús dels autocars que acosten els visitants de forma ordenada a aquests espais singulars de la ciutat.

D'aquesta manera s'explica el servei preferent que proveeix el sistema Zona Bus. De la mateixa manera, s'explica la necessitat de mantenir una rotació elevada en la utilització de les places per a donar un servei optimitzat als usuaris d'aquests espais.

Per tot l'exposat, a causa de la ubicació dels espais del sistema Zona Bus, en entorns amb major intensitat de trànsit, com de la restricció en el nombre d'aquests espais, suposa que, a l'hora d'establir una aproximació a la tarifa, aquesta hagi d'establir-se per sobre d'altres tipologies d'estacionament, com poden ser l'estacionament d'autocars en punts més allunyats del centre o l'estacionament d'altres tipus de vehicles.

En aquest cas, es preveu mantenir la relació actual entre AREA Blava turismes i AREA Blava Zona Bus, que inclou tant la proporció de necessitat d'espai major en tractar-se de vehicles de major volum, com l'increment per tractar-se d'espais en via pública amb alta intensitat d'ús, en el cas de la tarifa A Zona Bus.

Les tarifes actuals a AREA Blava tipus A per a turismes corresponen als valors fixats l'any 2020, últim any en què es va implementar modificació de tarifes per a totes les tarifes d'estacionament del sistema AREA, tant per a turismes com per autocars. Al 2020 es va incorporar la tarificació variable en funció de l'etiqueta ambiental del vehicle. D'aquesta manera, l'any 2020 es va fixar com a tarifa A Blava per a turismes amb etiqueta C l'equivalent en aquell moment a la tarifa horària aplicada en el sector d'aparcaments de Concessió i Gestió Directa de l'Ajuntament de Barcelona, que era de 3,25 euros. D'aquesta manera, l'evolució de la tarifa horària dels aparcaments entre el període 2020 i 2024 (període en el que s'elabora proposta per taxes de l'exercici 2025) va registrar un increment del 13,8%.

Amb l'explicat, s'aplica un increment del 12% sobre les tarifes actuals de Zona Bus per estacionament.

Pel que fa als espais de parada breu, es fixa un import per cada operació realitzada en aquests espais. Aquest import es va definir a partir de la tarifa d'estacionament de Zona Blava A per a vehicles amb etiqueta ambiental B (fins ara fixat en 15 euros/hora). A la vegada, es defineix el temps màxim d'operació per a parada breu en 10 minuts.

D'aquesta manera, es va definir l'import per operació de parada breu en 2,5 euros per operació, equivalent a la fracció 1/6 (corresponent a 10 minuts) de la tarifa de Zona Blava A per estacionament d'autocars amb etiqueta ambiental B. La parada breu presenta una única tarifa aplicada a la totalitat d'autocars amb independència de l'etiqueta ambiental. Sobre aquesta tarifa s'aplica també un increment del 12%, actualitzant l'import de la taxa per parada breu en 2,80 euros per cada operació.

Adicionalment, en relació amb els espais de parada breu que requereixen reserva prèvia per al seu ús, cal destacar que aquests es localitzen en àmbits de la ciutat amb alta intensitat de demanda i elevat valor d'ús per part dels operadors turístics.

El sistema Zona Bus hi desplega una gestió activa per garantir un ús ordenat i eficient de l'espai públic, limitant el nombre d'operacions per hora i aplicant marges de seguretat entre reserves per assegurar-ne la disponibilitat efectiva.

Aquest model comporta una limitació planificada de la rotació i, per tant, de les operacions que poden realitzar-se en cada plaça disponible. Aquesta limitació, d'un màxim de 5 operacions per hora, és necessària per assegurar la qualitat del servei i l'encaix operatiu. Això genera un cost d'oportunitat associat a la reserva exclusiva que ha de ser incorporat a la determinació de la tarifa.

En coherència amb els principis d'equitat, eficiència econòmica i gestió racional d'un recurs escàs com és l'espai públic, es fixa una tarifa diferenciada que reflecteixi aquesta singularitat. Així, s'estableix un import de 5,60 euros per operació en els espais amb reserva obligatòria, el doble de la tarifa ordinària de 2,80 euros aplicada a la resta d'espais de parada breu.

3. INCORPORACIÓ DE NOVA TAXA CORRESPONENT AL REGISTRE OBLIGATORI "PERMÍS DIARI D'ÚS DE ZONA BUS"

Amb la proposta de modificació de l'OF 3.12, en el 2025 s'estableix una nova taxa:

" ... taxa per a la tramitació d'un permís diari per tal de poder fer servir, en una data concreta, els espais de la Zona Bus de la ciutat de Barcelona que ho requereixin (tots aquells que integren la Zona Bus, excepte els qualificats com a places d'intermodalitat), així com la Plataforma Logística del Park Güell)...".

Es defineixen com places intermodals aquelles places del sistema Zona Bus que, situades fora de la zona central de la ciutat, s'ubiquen sense relació necessària a un punt d'interès turístic, i són properes a la xarxa de transport públic. Aquestes places no requereixen de permís diari per poder fer-ne ús, havent-se de registrar les operacions a l'aplicació disposada amb aquesta funció sense que es requereixi disposar de permís diari.

La mobilitat originada en les visites a punts d'interès turístic i cultural a la ciutat genera en determinats moments (en especial a les zones de la Ciutat que experimenten una major afluència de persones) externalitats negatives que cal minimitzar.

Per aquest motiu, per tal de millorar la convivència entre mobilitat turística i residencial, es fa necessari limitar, endreçar i governar l'ús dels espais que integren el sistema Zona Bus:

- limitant el nombre d'autocars turístics que accedeixen a la zona central de la ciutat, creant amb aquesta finalitat un sistema de registre i reserva prèvia;
- endreçant les operacions d'encotxament i desencotxament als punts d'interès turístic i cultural, posant com a límit el nombre màxim d'operacions per hora òptim per cada espai, en especial durant les franges de major afluència;

Així, aquesta nova taxa té per objectiu limitar, endreçar i governar les parades i estacionaments d'autocars discrecionals turístics, per tal de gestionar la mobilitat turística, limitant el volum d'autocars per dia a la ciutat al màxim diari fixat, a través de la limitació del nombre de permisos que es faciliten cada dia per accedir als espais del sistema Zona Bus (excepte aquells que s'identifiquen com intermodals).

La finalitat última de la mateixa, per tant, és racionalitzar l'ús de l'espai públic, i millorar la mobilitat sostenible en aquesta àrea de Zona Bus.

En tot cas, els ingressos obtinguts de l'aplicació de la taxa aniran destinats a finançar actuacions orientades a impulsar la racionalització de l'esmentat espai públic.

El càlcul de la taxa és fruit de les despeses de gestió en l'obtenció d'aquest permís, així com les pròpies de ZonaBus, i aquesta es farà efectiva a través del règim d'autoliquidació, realitzant-se el pagament un cop presentada la sol·licitud i abans de

l'inici de l'expedient corresponent, que no es tramitarà fins que no s'hagi efectuat l'ingrés de la taxa.

Així, la tramitació del permís diari tindrà un cost, que s'obté dels costos directes i indirectes que s'exposen i justifiquen a l'Annex núm. 1.

S'annexa a aquest informe en tant que Annex núm. 1, document relatiu a les especificitats d'aquesta taxa, on es detalla, a banda de la descripció i justificació de la mateixa, com, quan i en quines condicions s'ha d'obtenir.

En tot cas, el pagament d'aquesta taxa és independent de la taxa relativa a l'estacionament/parada, que es meritara en el moment d'ocupació de l'espai.

A continuació s'adjunta extracte del document Annex 1, on s'expliquen els costos i el càlcul de les noves taxes per tramitació de permís diari i tramitació de reserva prèvia per parada breu en entorns singulars.

EXTRACTE ANNEX1

Amb tot l'exposat, s'explica que els costos per dur a terme la gestió del nou sistema de Zona Bus i assolir els objectius vinculats a ordenació de la via pública, recauen, principalment, en la vigilància per part d'equips de persones i en la implementació de tecnologia:

- **Vigilància:** a causa de la limitació de permisos diaris i l'obligatorietat de disposar de reserva prèvia per fer ús de certs espais en franges concretes, els equips de vigilància d'espai públic tindran un paper clau en el compliment de la normativa i en garantir la satisfacció dels usuaris registrats de Zona Bus.
- **Tecnologia:** la tecnologia permetrà l'optimització dels recursos emprats, així com l'ampliació de l'abast de control i la millora en la informació disponible pels usuaris.

Adicionalment als costos indicats, existeixen altres tipologies de costos necessaris per a dur a terme la gestió de l'activitat, com son reparacions i manteniment, senyalització, serveis d'administració i altres.

Mètode de càlcul de taxa permís diari / autorització ús zona bus

El nou sistema de Zona Bus 4.0 preveu 209 places, tant d'estacionament com de parada breu en les seves diferents modalitats, que requeriran la tramitació del permís/autorització diari per fer ús del sistema Zona Bus.

Dels costos totals s'estima que un 88% dels costos de supervisió i vigilància es dedicaran a la regulació del permís diari d'aquests espais. Addicionalment, es valora que un 90% d'algunes partides, com manteniments i evolutius d'elements tecnològics, serà també d'imputació a la regulació del permís diari en aquests espais.

D'aquesta manera s'obté l'import atribuïble a la taxa de permís diari o autorització diària per ús de Zona Bus, a causa que esdevé el primer i principal element de gestió, en permetre l'accés a l'ús del sistema Zona Bus.

Per obtenir l'aproximació dels imports atribuïbles a aquesta taxa, s'utilitzen els següents conceptes:

- Costos associats a la gestió de Zona Bus 4.0.
- Aproximació al volum anual d'autocars diaris que requeriran de permís/ autorització per fer ús de Zona Bus. Indicar que els valors aproximats d'operacions no s'estableixen com a límit de les operacions anuals. Aquestes aproximacions es calculen amb l'objectiu de poder calcular una taxa unitària per operació.

A continuació s'exposa la justificació dels conceptes indicats.

Costos associats a la gestió de Zona Bus 4.0, utilitzats en el càlcul

A continuació s'expliquen els costos inclosos en el càlcul de la taxa permís diari/ autorització ús zona bus.

Supervisió i vigilància

Inclou els costos de personal relatius a aspectes retributius del personal de supervisió i vigilància, així com els corresponents a dotació de vehicles i de vestuari, necessaris per a dur a terme la seva funció reguladora.

Com s'ha exposat en punts anteriors, la combinació dels elements tecnològics, l'adequada supervisió dels espais del sistema Zona Bus i l'atenció específica per al bon compliment del sistema de reserva prèvia en entorns singulars, permetrà l'ampliació de l'abast de la vigilància, millorant el control dels entorns amb major aflluència de mobilitat turística.

Aquestes accions tindran impacte directe sobre la indisciplina, tant en estacionaments o parades en espais indeguts com en operacions no autoritzades per no disposar del permís corresponent. En conseqüència, els impactes de la mobilitat dels visitants es veurà reduïda.

Per dur a terme la supervisió i vigilància del sistema Zona Bus de la manera descrita, es divideix la ciutat per zones o entorns:

- o Plataforma logística Park Güell + espais Zona Bus propers a Park Güell
- o Montjuïc
- o Sagrada Família
- o Ciutat Vella
- o Resta d'espais allunyats del centre

Adicionalment als àmbits indicats, es contempla disposar en alguns casos de presència fora dels entorns marcats, on es detecti indisciplina d'autocars.

L'equip disposat per dur a terme la supervisió i vigilància explicada, comptarà, per torn, entorn 14 persones vigilants i una persona responsable de la coordinació de l'equip. Per tant, es disposarà de 7 parelles (unitat en la que treballen els equips de supervisió i vigilància de la via pública) per controlar 5 zones (o entorns) més les necessitats sorgides fora d'aquestes.

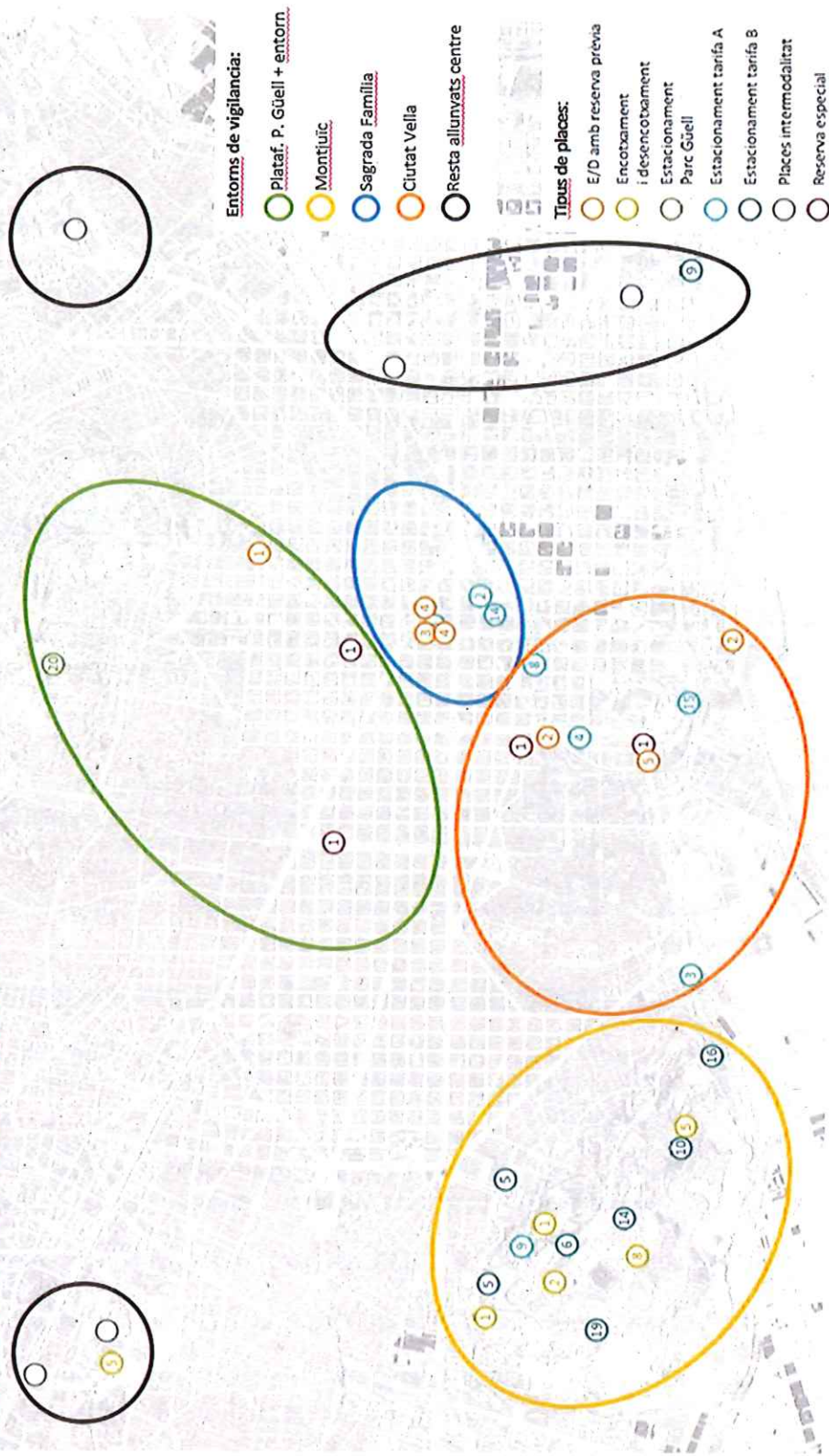
Per tant, la cobertura de l'horari de regulació de Zona Bus (de 8.00 a 20.00), incloent caps de setmana, festius i vacances, tenint en compte diferents graus d'intensitat de supervisió i vigilància, en funció de la previsió de demanda de Zona Bus, s'estima un equip de 35,21 persones.

Els costos associats als equips de supervisió i vigilància s'estimen en 1.830.959 euros.

Com s'ha indicat a l'inici d'aquest apartat, aquests costos inclou costos relatius a aspectes retributius del personal de supervisió i vigilància, així com els corresponents a dotació de vehicles i de vestuari i altres elements, necessaris per a dur a terme la seva funció reguladora.

En la pàgina següent s'adjunta plànol amb ubicació d'espais de Zona Bus (segons tipologia de places) i entorns de supervisió i vigilància.

Zona Bus 4.0. Places projectades



Reparacions, manteniment TIC i millores

Inclou el manteniment i evolutius de les eines tecnològiques emprades, com són:

- aplicació SPRO
- web Zona Bus
- sistema de gestió dels espais Zona Bus mitjançant càmeres a espai públic, per retornar dades d'ocupació real
- aplicació per gestió supervisió a espai públic (per persones vigilants)
- sistema gestió Plataforma logística del Park Güell

Adicionalment, aquesta partida preveu costos referits a senyalització d'espais a via pública i reparacions.

El detall dels costos estimats relacionats en aquest apartat son els següents:

- Reparacions i millores via pública..... 100.000 euros
- Manteniment i evolutius dels següents sistemes:
SPRO, web Zona Bus, sistema control automatitzat Plataforma Park Güell, sistemes de control i alertes espais Zona Bus, aplicació equips vigilància..... 231.400 euros

Total **331.400 EUROS**

Dotació anual amortització (anualització inversió i reposició)

A causa que la inversió executada tindrà un alt component tecnològic, es preveu l'amortització de la inversió a 5 anys, cobrint així el cost de reposició dels elements tecnològics en aquest temps.

Serveis estructura i altres

Per tal que l'activitat de Zona Bus pugui desenvolupar-se amb normalitat, es requereixen de diversos serveis corporatius, disposats per BSM, necessaris per a la tramitació administrativa, gestió de la passarel·la transaccional de les operacions econòmiques i la correcta gestió dels permisos i reserves prèvies, així com el tractament d'incidències. Aquests costos representen un 12% sobre el conjunt de la resta de costos exposats.

Mètode de càlcul de taxa de tramitació de reserva prèvia a entorns singulars

Com s'ha indicat anteriorment, de les 209 places que preveu el nou sistema de Zona Bus 4.0, 21 places (un 10% del total) seran places de parada breu amb requeriment de reserva prèvia a entorns singulars.

Dels costos totals s'estima que un 12% dels costos de supervisió i vigilància es dedicaran a entorns singulars. Adicionalment, es valora que un 10% d'algunes partides, com manteniments i evolutius d'elements tecnològics, s'imputi també a entorns singulars.

D'aquesta manera s'obté un cost entorn a 250 mil euros assignat a taxa tramitació reserva prèvia a entorns singulars.

Per obtenir les aproximacions dels imports atribuïbles a aquesta taxa, s'utilitzaran els següents conceptes:

- Costos associats a la gestió de Zona Bus 4.0.
- Aproximació al volum anual d'operacions en espais on es requerirà reserva prèvia per E/D a entorns singulars. Indicar que els valors aproximats d'operacions no s'estableixen com a límit de les operacions anuals. Aquestes

aproximacions es calculen amb l'objectiu de poder calcular una taxa unitària per operació.

A continuació s'exposa la justificació dels conceptes indicats.

Costos associats a la gestió de Zona Bus 4.0, utilitzats en el càlcul

A continuació s'expliquen els costos inclosos en el càlcul de la taxa permís diari/ autorització ús zona bus i de la taxa tramitació reserva prèvia a entorns singulars.

Supervisió i vigilància

Inclou els costos de personal relatius a aspectes retributius del personal de supervisió i vigilància, així com els corresponents a dotació de vehicles i de vestuari, necessaris per a dur a terme la seva funció reguladora.

Com s'ha exposat en punts anteriors, la combinació dels elements tecnològics, l'adequada supervisió dels espais del sistema Zona Bus i l'atenció específica per al bon compliment del sistema de reserva prèvia en entorns singulars, permetrà l'ampliació de l'abast de la vigilància, millorant el control dels entorns amb major aflluència de mobilitat turística.

Aquestes accions tindran impacte directe sobre la indisciplina, tant en estacionaments o parades en espais indeguts com en operacions no autoritzades per no disposar del permís corresponent. En conseqüència, els impactes de la mobilitat dels visitants es veurà reduïda.

Per dur a terme la supervisió i vigilància del sistema Zona Bus de la manera descrita, es divideix la ciutat per zones o entorns:

- Plataforma logística Park Güell + espais Zona Bus propers a Park Güell
- Montjuïc
- Sagrada Família
- Ciutat Vella
- Resta d'espais allunyats del centre

Adicionalment als àmbits indicats, es contempla disposar en alguns casos de presència fora dels entorns marcats, on es detecti indisciplina d'autocars.

L'equip disposat per dur a terme la supervisió i vigilància explicada, comptarà, per torn, entorn 14 persones vigilants i una persona responsable de la coordinació de l'equip. Per tant, es disposarà de 7 parelles (unitat en la què treballen els equips de supervisió i vigilància de la via pública) per controlar 5 zones (o entorns) més les necessitats sorgides fora d'aquestes.

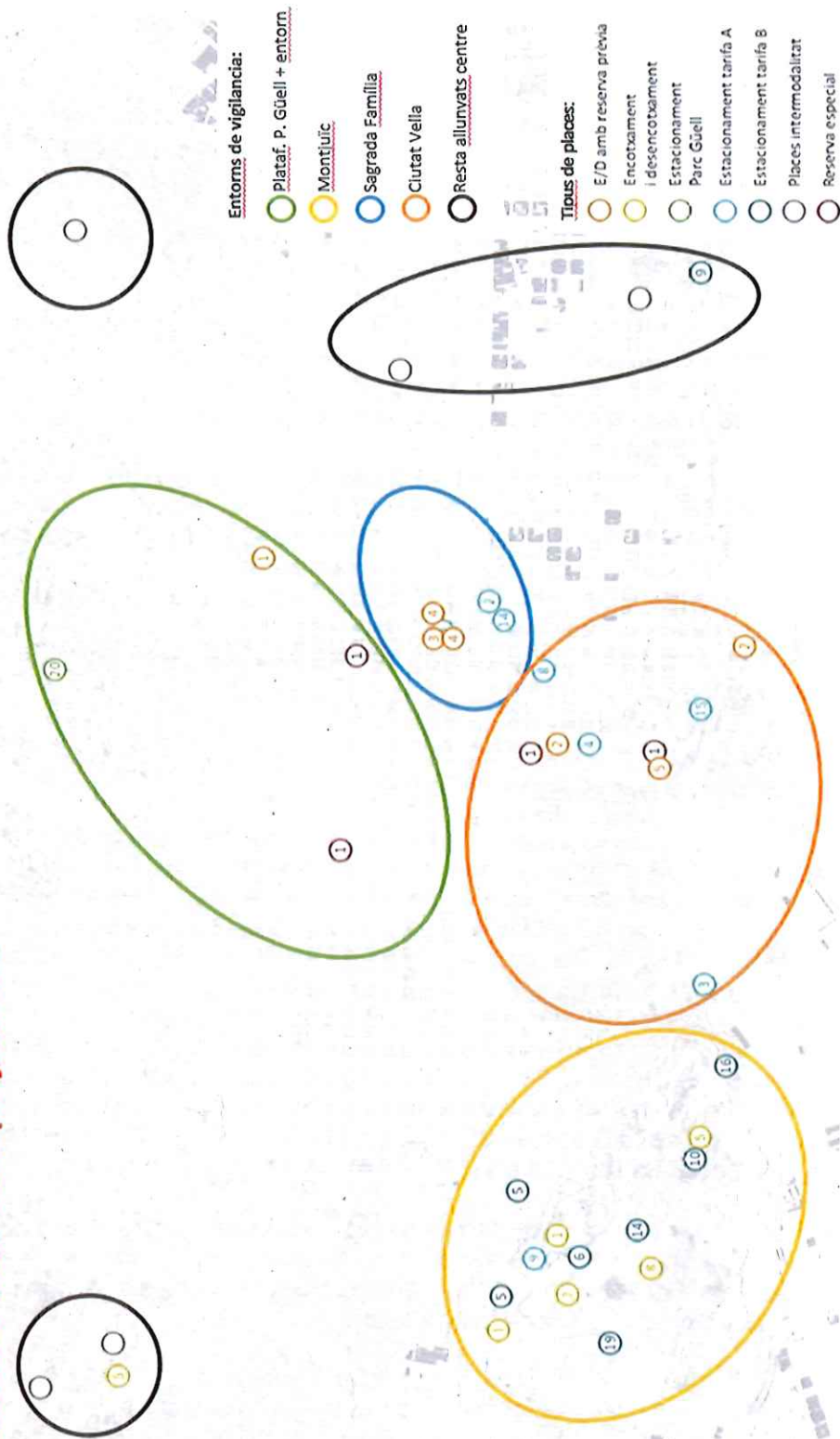
Per tant, la cobertura de l'horari de regulació de Zona Bus (de 8.00 a 20.00), incloent caps de setmana, festius i vacances, tenint en compte diferents graus d'intensitat de supervisió i vigilància, en funció de la previsió de demanda de Zona Bus, s'estima un equip de 35,21 persones.

Els costos associats als equips de supervisió i vigilància s'estimen en 1.830.959 euros.

Com s'ha indicat a l'inici d'aquest apartat, aquests costos inclou costos relatius a aspectes retributius del personal de supervisió i vigilància, així com els corresponents a dotació de vehicles i de vestuari i altres elements, necessaris per a dur a terme la seva funció reguladora.

En la pàgina següent s'adjunta plànol amb ubicació d'espais de Zona Bus (segons tipologia de places) i entorns de supervisió i vigilància.

Zona Bus 4.0. Places projectades



Reparacions, manteniment TIC i millores

Inclou el manteniment i evolutius de les eines tecnològiques emprades, com són:

- aplicació SPRO
- web Zona Bus
- sistema de gestió dels espais Zona Bus mitjançant càmeres a espai públic, per retornar dades d'ocupació real
- aplicació per gestió supervisió a espai públic (per persones vigilants)
- sistema gestió Plataforma logística del Park Güell

Adicionalment, aquesta partida preveu costos referits a senyalització d'espais a via pública i reparacions.

El detall dels costos estimats relacionats en aquest apartat son els següents:

- Reparacions i millores via pública..... 100.000 euros
- Manteniment i evolutius dels següents sistemes:
SPRO, web Zona Bus, sistema control automatitzat Plataforma Park Güell, sistemes de control i alertes espais Zona Bus, aplicació equips vigilància..... 231.400 euros

Total **331.400 EUROS**

Dotació anual amortització (anualització inversió i reposició)

A causa que la inversió executada tindrà un alt component tecnològic, es preveu l'amortització de la inversió a 5 anys, cobrint així el cost de reposició dels elements tecnològics en aquest temps.

Serveis estructura i altres

Per tal que l'activitat de Zona Bus pugui desenvolupar-se amb normalitat, es requereixen de diversos serveis corporatius, disposats per BSM, necessaris per a la tramitació administrativa, gestió de la passarel·la transaccional de les operacions econòmiques i la correcta gestió dels permisos i reserves prèvies, així com el tractament d'incidències. Aquests costos representen un 12% sobre el conjunt de la resta de costos exposats.

Càlcul del volum anual d'operacions previstes

Concentració d'operacions als principals punts d'atracció turística

L'anàlisi de comportament i concentració de la demanda als principals punts d'atracció turística on hi ha els espais del sistema Zona Bus (entorns singulars de Sagrada Família, Pedrera-Pg. de Gràcia, Ciutat Vella), té en compte les variacions de la corba de demanda per ubicació, per dia i per franja horària.

Per la determinació del preu del permís diari, es parteix de l'establiment d'un límit promig de 4-5 operacions per hora per cadascuna de les places destinades a l'encotxament i desencotxament als entorns singulars.

Pel que fa al Park Güell, la Plataforma logística té dotació de 20 places que operen amb reserva prèvia obligatòria per estacionar, vinculada a l'obtenció d'entrada de grup per visitar el Park Güell, i que quedaran també subjectes a l'obtenció de permís diari/ autorització ús de Zona Bus.

Volum anual operacions

A partir de les dades registrades en els anys 2023 i 2024, s'estimen les següents aproximacions a volumetries vinculades a la definició dels permisos diaris i a la reserva d'operacions en entorns singulars:

- Aproximació a volum anual previst d'autocars diaris registrats a Zona Bus.... **70.000 autocars anuals**
- Aproximació a volum anual d'operacions d'encotxament i desencotxament en entorns singulars..... **80.000 operacions anuals E/D en entorns singulars**

Indicar que els valors calculats no s'estableixen com a límit de les operacions anuals. Aquestes aproximacions es calculen amb l'objectiu de poder calcular una taxa unitària per operació.

Càlcul de taxa permís diari / autorització ús zona bus i taxa tramitació reserva prèvia a entorns singulars

S'exposa l'estructura de costos associada a la gestió del servei i el repartiment dels permisos diari i de reserva prèvia per operació d'E/D a entorns singulars.

TOTAL COSTOS PER LA GESTIÓ DEL SISTEMA ZONA BUS 4.0

(imports en euros)

<u>CONCEPTE</u>	<u>ANUAL</u>
Supervisió i vigilància	1.830.959
Reparacions, manteniment TIC i millores	331.400
Amortització anual inversió	250.000
Serveis estructura i altres	290.000
TOTAL	2.702.359

PERMÍS DIARI ÚS ZONA BUS

Volum anual autocars	70.000	permisos diaris
Taxa permís diari	35,00	euros
Total recaptació estimada permís diari	2.450.000	euros

PERMÍS GESTIÓ RESERVA E/D ENTORNS SINGULARS

Volum anual operacions E/D a EGAs	80.000	operacions d'E/D a EGAs
Taxa per operació reserva E/D a EGAs	3,00	euros
Total recaptació estimada reserva prèvia entorns singulars	240.000	euros
TOTAL RECAPTACIÓ ESTIMADA	2.690.000	

Resum càlcul taxes

Del sumatori del total de costos dedicats a la gestió del sistema Zona Bus s'obté un total de **2.702.359 euros**. D'aquest import, es defineix com atribuïble directament a operacions de reserva prèvia per parada breu en entorns singulars, **251.099 euros**.

Per altra banda, es defineix el nombre de **70.000** com a volum aproximat de **total anual de permisos diaris** sol·licitats i autoritzats.

El total anual d'operacions de reserva prèvia per parada breu en entorns singulars s'estima en **80.000 operacions**.

Dels anteriors números s'obtenen les següents aproximacions a les taxes:

- Taxa permís diari/ autorització ús Zona Bus..... 35,02 euros per permís
- Taxa reserva prèvia per operació de parada breu en entorn singular..... 3,14 euros per operació

S'arrodoneixen les taxes a la baixa, quedant en 35,00 euros permís diari i 3,00 euros reserva prèvia per operació parada breu en entorn singular.

BENCHMARKING

En el treball de definició de la proposta tarifària, s'han analitzat tarifes implementades en altres territoris de la Unió Europea:

- A nivell de Catalunya, el preu d'aparcament prop del Santuari de Montserrat és de 21€ entre 0 i 30 minuts (correspon a un mínim de 42 €/h). Es pot extreure un preu de 0,70.- €/per minut.
- A Espanya, trobem preus com a Santiago de Compostela, en que la parada cèntrica (anàloga a Zona bus) té un preu de 15€ per fins a 15 minuts, i ultrapassar aquest temps té un cost d'entre 12 i 24 €/h. Es pot extreure un preu de 1.-€/per minut.

Així doncs, en aquests dos exemples d'alta concentració turística, s'estableix un preu mitjà de 0,85.-€/per minut, subjectes però, a pagaments superiors en cas de sobrepassar un temps determinat o condicionats a un temps mínim estàndard, que 12 implica el pagament d'una quantia fixa dins dels primers 15 minuts, com el cas de Santiago de Compostela.

$$\text{Mitjana aritmètica} = (0,70 + 1)/2 = 0,85\text{€/minut}$$

Altres referències europees en àmbits turístics tenen preus diaris que se situen en 300€ (Florència), 240€ (Roma) o 220€ (Paris), preus que combinen accés i estacionament, i on l'aparcament, i més el de llarga durada, està separat dels punts turístics.

S'adjunta informe de benchmark amb recull de models de gestió i tarifes en altres ciutats.

FINAL EXTRACTE ANNEX1

4. INCORPORACIÓ D'UNA NOVA TAXA PER LA RESERVA ANTICIPADA OBLIGATÒRIA EN ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA: "PERMÍS DIARI D'ÚS DE ZONA BUS AMB RESERVA PRÈVIA D'ENTORNS SINGULARS"

Els Espais de Gran Afluència (EGA) són àrees urbanes a l'entorn dels espais icònics de la ciutat de Barcelona que experimenten una gran aflluència de persones, tant residents com visitants, que han estat declarats dins d'aquesta categoria pel nou Pla Municipal de gestió de les zones turístiques de la ciutat per gestionar els mateixos, que n'identifica un total de 16.

D'aquests espais, la meitat es consideren eminentment turístics, i la intenció és que siguin reconeguts mitjançant un marc normatiu propi que estableixi la seva singularitat i permeti prioritzar la intervenció pública.

Així, s'identifica en aquesta proposta de modificació de l'OF 3.12 els denominats "Espais de Gran Afluència de Zona Bus" o "entorns singulars".

En aquests espais, donada la massificació de l'ús de la Zona Bus existent als mateixos, per tal de poder realitzar activitats d'encotxament i desencotxament, tot subjecte passiu obligat a obtenir el permís diari per a l'ús de la Zona Bus, haurà, **adicionalment**, de realitzar una reserva anticipada obligatòria específica per a cadascun dels espais/entorns singulars al que vulgui accedir.

Igualment, caldrà obtenir aquesta reserva prèvia en cas de voler accedir a la Plataforma Logística del Park Güell, atesa la seva singularitat.

Aquesta reserva anticipada serà independent de l'obtenció del permís diari explicat a l'apartat anterior, que s'haurà de tramitar sempre que es vulgui fer ús de qualsevol Zona Bus (a

excepció de les places intermodals), independentment que estigui classificada com a espai de gran afluència.

En cas que vulgui accedir a més d'un entorn singular, haurà de tramitar una reserva específica per a cadascun d'aquests espais, i pagar per cada operació de reserva la taxa fixada.

Així, la reserva prèvia d'entorn singular tindrà un cost, que s'obté dels costos directes i indirectes que s'exposen a l'Annex núm.1. S'ha adjuntat extracte d'Annex1 en el punt anterior, referit a "Permís diari", on es mostren els costos i els càlculs de la taxa.

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

5. INCORPORACIÓ DEL REGISTRE OBLIGATORI EN DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

A partir de les últimes ampliacions de l'AREA, el sistema de zones DUM disposa de més d'11.500 places, distribuïdes en 3.021 zones DUM.

Al 2023 es van registrar a SPRO més de 8,3M operacions, que van suposar més de 6,5M d'hores d'estada a espais DUM. Els tres districtes amb major nombre de places DUM (Eixample, Sant Martí i Ciutat Vella) representen el 50% d'operacions i de temps d'estada registrat a SPRO a Barcelona.

Atès que l'espai públic disponible per a vehicles cada vegada resulta un recurs més escàs, convé que tothom registri l'ús que fa d'aquests espais (tant de l'AREA verda i blava, com DUM, reserves d'espais per a PMR i altres) per, així, optimitzar els usos.

D'aquesta manera, es pretén obtenir un benefici a nivell col·lectiu: millorar el coneixement de la mobilitat global i de l'ús de l'espai públic.

INFORME TÈCNIC ECONÒMIC TAXES PER ESTACIONAMENT REGULAT

El present informe tècnic econòmic es desenvolupa en els següents apartats:

- Definició del Programa de l'Estacionament Regulat
- Enumeració dels Objectius
- Descripció de l'Organització del Programa
- Descripció dels Recursos Humans i Materials
- Proposta de Taxes i Previsió d'Ingressos

PROGRAMA D'ESTACIONAMENT REGULAT

DEFINICIÓ DEL PROGRAMA

Es defineix com l'organització de recursos humans i materials per a regular l'estacionament de vehicles de tracció mecànica de més de dues rodes en les vies públiques del municipi de Barcelona, dins les zones i horaris determinats per l'Alcaldia-Presidència, mitjançant el decret corresponent.

L'Ajuntament de Barcelona, en l'àmbit de les competències que li atribueix la legislació vigent, efectua aquesta regulació amb els mitjans humans i materials organitzats a través de la seva societat unipersonal Barcelona de Serveis Municipals, S.A.

OBJECTIUS

Els objectius generals que persegueix la regulació de l'estacionament en les vies urbanes de la ciutat de Barcelona, es resumeixen en els següents objectius:

- Contribuir a l'ordenació del trànsit de vehicles en les vies urbanes de Barcelona, en execució de les competències en matèries de trànsit, estacionament de vehicles i mobilitat recollides en l'article 25.2.g) de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local, modificat per la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'Administració Local.
- Posar en valor i optimitzar l'ús de l'espai públic, cada cop més escàs, promovent l'ús de l'aparcament fora de la calçada igualant o superant tarifes d'aparcament.
- Millorar la qualitat de vida i disminuir el cost social de la mobilitat provocat per la contaminació i la congestió.
- Promoure la mobilitat sostenible, dissuadint de l'ús excessiu del vehicle privat, prioritzant la millora de la qualitat de l'aire per sobre dels criteris de disseny anteriors basats en la congestió i/o dèficit d'estacionament.

- Garantir la mobilitat fluida i sostenible, així com racionalitzar l'ús de l'espai públic, en aquells espais de gran afluència que es defineixen com "entorns singulars", en què hi ha una major intensitat.
- Continuar incentivant la utilització de vehicles de baixes emissions.
- Dissuadir l'aparcament de llarga durada en zones d'elevada terciarització.
- Regular i protegir la reserva d'estacionament per a residents.
- Regular de forma diferenciada l'estacionament per a determinats col·lectius com a gremis i col·legis professionals i per a vehicles comercials en operacions de càrrega i descàrrega. Així com per a autocars, segons les diferents necessitats per zones de la ciutat.
- Equilibrar la demanda amb l'escassa oferta existent a través d'una alta rotació i limitació del temps d'estacionament.
- Contribuir a mantenir la disciplina vial referida a l'estacionament com a element essencial per agilitar l'eficiència i seguretat de la xarxa viària urbana.
- Reduir usos no desitjats de l'espai públic, fomentant la rotació i eliminant ocupacions de llarga durada gratuïtes o a menor cost.
- Reduir la congestió de vehicles de grans dimensions en zones d'elevada demanda, obligant a realitzar una reserva prèvia, eliminant el transit d'agitació.
- Fomentar l'ús de l'aplicació mòbil, sent un canal de pagament còmode i avantatjós per a l'usuari.
- Optimitzar processos i reduir costos de la regulació per millorar el servei de mobilitat de la ciutat.

ORGANITZACIÓ DEL PROGRAMA D'ESTACIONAMENT REGULAT

El programa preveu la regulació de les següents places:

	Núm. Places previstes 01/01/2025	Núm. Places previstes 31/12/2025	Núm. Places previstes Mitjana 2025
Places per a turismes	65.757	64.822	65.290
Places per a autocars	241	241	236
Places encont./desencobrament	47	47	47
TOTAL	66.045	65.110	65.573

Aquestes places, respecte a turismes, s'agrupen en 4 trams tarifaris per a no residents, 1 per a residents, 5 per a autocars i 1 per a AREA DUM, a partir dels quals s'estableixen certes variacions per a l'aplicació de bonificacions o recàrrecs per a determinats col·lectius o tipus de vehicles.

L'horari regulat és de dilluns a dissabtes (no festius), per a l'AREA Blava de 9 a 20 hores ininterrompudament, per a tots els mesos de l'any. Existeixen certes zones de no regulació en dissabtes. Existeixen zones especials amb regulació en diumenge.

Per a l'AREA Verda l'horari regulat és de 8 a 20 hores ininterrompudament, de dilluns a divendres (no festius) per als residents i per als no residents, per a tots els mesos de l'any. Existeixen certes zones amb regulació en dissabte (no festius) pels no residents.

Estacionament Regulat, Zona Bus i DUM

Adicionalment, es regulen al voltant de 11.500 places per vehicles en càrrega i descàrrega no sotmeses a tarifa.

L'expedició de comprovants horaris s'efectua mitjançant parquímetres i els dispositius mòbils a partir d'aplicacions informàtiques desenvolupades per aquesta finalitat i que permet l'obtenció d'un comprovant digital.

La vigilància del compliment de l'estacionament regulat amb comprovant horari s'efectua per personal de Barcelona de Serveis Municipals, SA (BSM), societat unipersonal de l'Ajuntament de Barcelona, amb el corresponent nomenament de vigilant i actuant sota la direcció jeràrquica de la Guàrdia Urbana, amb la utilització dels mitjans humans i tecnològics necessaris per a la seva gestió.

Adicionalment, BSM incorpora un sistema de vigilància amb vehicles de control (scancar) basat en la gestió digital dels tiquets d'estacionament i amb matrícula obligatòria, que complementa el servei de vigilància mitjançant personal. Els vehicles circulen per la Ciutat en base a unes rutes predefinides i van fent lectures de matrícules successivament dels vehicles estacionats. Tots els drets d'estacionament es comproven en temps real.

Les places regulades per trams tarifaris i el volum de dies o hores d'aparcament ofertades són les següents:

Zona AREA Blava

	Places operatives 01/01/2025	Places operatives 31/12/2025	Places operatives Mitjana 2025	Hores ofertades
AREA BLAVA A	1.404	1.393	1.399	4.260.006
AREA BLAVA B	4.268	4.224	4.246	12.779.785
Total Turismes	5.672	5.617	5.645	17.039.791
AREA ZONA BUS A	58	58	58	314.814
AREA ZONA BUS B	126	126	126	468.501
AREA ZONA BUS - Font Màgica	57	57	52	13.595
Total Autocars	241	241	236	796.910

Zona exclusiva per a residents (AREA Verda Exclusiva)

	Places operatives 01/01/2025	Places operatives 31/12/2025	Places operatives Mitjana 2025	Dies Ofertats (*)
Zones Tarifa Resident	2.727	2.727	2.727	673.569

(*) Dies ofertats, es refereix a dies de pagament obligatori pels Residents pel total de places operatives.

Zona no exclusiva per a residents (AREA Verda)

	Places operatives 01/01/2025	Places operatives 31/12/2025	Places operatives Mitjana 2025	Dies Ofertats (*)
Zona Verda Tarifa Resident	57.358	56.478	56.918	14.058.946

(*) Dies ofertats, es refereix a dies de pagament obligatori pels Residents pel total de places operatives.

Estacionament Regulat, Zona Bus i DUM

Aquestes mateixes places, quan no estan ocupades per residents, poden ser ocupades per no residents, si bé l'alta ocupació i menor rotació dels residents, juntament amb la tarifa més elevada, disminueixen de forma molt significativa la disponibilitat de places per al no resident i resulten una ocupació per a aquests més baixa.

La distribució de places per trams tarifarís i l'oferta potencial d'hores és la següent:

	Places operatives 01/01/2025	Places operatives 31/12/2025	Places operatives Mitjana 2025	Hores Ofertades
Zona Tarifa mixta A	3.210	3.155	3.183	9.715.857
Zona Tarifa mixta B	54.148	53.323	53.736	159.414.420
Total	57.358	56.478	56.918	169.130.277

Zona encotxament/desencotxament

Espais on les persones viatgeres podran baixar/pujar de/a l'autocar per visitar els punts propers d'interès turístic i cultural. En aquells espais definits com Entorns Singulares, s'afegeix que aquests requereixen l'obtenció de l'autorització de reserva prèvia per a fer-ne ús.

	Places operatives
Zona Encotxament i desencotxament ordinari	22
Zona Encotxament i desencotxament entorns singulars	25
Total	47

RECURSOS HUMANS I MATERIALS

- Personal del Servei Programa d'Estacionament Regulat

	Plantilla mitjana
Caps de l'Activitat, Tècnics i Administratius	14,0
Personal AREA	147,3
Personal VLM (ScanCar)	42,0
Personal AREA Zona Bus	35,2
Personal AREA DUM	44,0
	282,5

- **Serveis Transversals de Suport:**

L'organització de BSM disposa d'uns serveis de suport que recolzen a les diferents divisions operatives de forma transversal i, en conseqüència, a les diferents activitats que aquestes desenvolupen, entre d'altres l'Estacionament Regulat de la Divisió de Aparcaments.

Dins d'aquests serveis s'inclouen les funcions d'atenció al client, de manteniment, de recaptació, de serveis centrals d'operacions, de comptabilitat, fiscalitat, administració i auditoria, assessoria jurídica i contractació, servei de nòmines, selecció i formació de persones, riscos laborals, tecnologies de la informació, comunicacions, de màrqueting, de compliment, servei de seguretat i autoprotecció, i suport de medi ambient.

El criteri de distribució està basat en la dedicació dels recursos de totes les unitats transversals als diferents negocis.

- **Dipòsits:**

El servei disposa de diversos dipòsits distribuïts per la Ciutat, que s'utilitzen com a vestidors per al personal, custòdia i càrrega d'equips transmissors i coordinació i instruccions al personal.

- **Lloguer de vehicles**

Per l'exercici 2025, BSM disposarà d'un dispositiu de 12 vehicles de control ScanCar que realitzarà el sistema de vigilància dels drets d'estacionament basat en la gestió digital dels tiquets i matrícules dels vehicles estacionats.

Addicionalment, hi ha un total de 77 motos necessàries com a suport per prestar el nou servei de vigilància esmentat.

- **Màquines Multiparquímetre:**

Per l'expedició de comprovants d'estacionament, al final de l'exercici 2025, hi haurà un total de 1.617 màquines distribuïdes estratègicament en les zones d'estacionament regulat.

BSM té activitat en el seu immobilitzat material el parc de màquines expenedores necessari per a la prestació del servei, i amortitza anualment segons la vida útil. Així mateix, s'ocupa del seu manteniment.

A conseqüència de l'augment de l'ús de la digitalització s'està portant a terme un pla de reducció del nombre de parquímetres, que suposarà un estalvi en el cost de manteniment i recaptació.

- **Aplicacions informàtiques:**

Alternativament als parquímetres, l'obtenció del comprovant d'estacionament es pot fer també en format digital mitjançant els dispositius mòbils amb diverses aplicacions, entre les que s'inclouen l'aplicació SMOU, en la que l'usuari trobarà el servei Parquímetre i Residents Barcelona i SPRO, en la que els usuaris professionals poden registrar i validar les operacions de Zona Bus i DUM.

BSM té activat en el seu immobilitzat intangible, i amortitza segons la seva vida útil, els desenvolupaments necessaris de les apps SMOU i SPRO que ha desenvolupat amb aquesta finalitat.

Per al ciutadà, l'ús d'SMOU per a l'obtenció dels comprovants d'estacionament suposa un conjunt d'avantatges respecte l'ús dels parquímetres tradicionals, en tant que :

- Els usuaris no-residents del servei Parquímetre poden abonar la tarifa pel temps exacte pel qual s'hi estan estacionats sense ser necessari fer una previsió i poden rebre avisos automàtics de que el tiquet que tenen en vigor està a punt de finalitzar-se per poder-se anticipar.
- Els usuaris del servei Residents poden obtenir informació de la seva condició de resident (zona a la qual pertanyen i perímetre en el qual poden estacionar) així com la obtenció de tiquets d'estacionament més llargs, amb validesa que es pot arribar a estendre fins a un any.

- Sistemes de comunicacions:

Les comunicacions amb els vigilants s'efectuen mitjançant equips transmissors individuals i una Central de Comunicacions. Les comunicacions amb les màquines multiparquímetre s'efectuen amb un Centre Emissor i Receptor de dades. Les comunicacions amb els usuaris per l'obtenció del comprovant digital s'efectuen mitjançant telefonia mòbil.

- Serveis externs contractats:

Serveis que es contracten per a completar les necessitats generades pel correcte funcionament de l'estacionament regulat i el manteniment dels equips i senyalització vertical i horitzontal de l'espai regulat.

PROPOSTA DE TAXES I PREVISIÓ D'INGRESSOS

En funció dels criteris i paràmetres indicats, la proposta de taxes per a 2025, és la recollida en l'annex adjunt.

La previsió de recaptació de taxes per al 2025, és la següent:

TAXES AREA 2025								
	Mitjana Places	Hores Ofertades	Dies Ofertats	% Ocup.	Hores Pagades	Dies Pagats	Operacions	Recaptació Previsió
PLACES AREA BLAVA								
Component Base								
Tarifa A	1.399	4.260.006	-	61,6%	2.625.295	-	2,50 Eur	6.563.236
Tarifa B	4.246	12.779.785	-	40,5%	5.171.522	-	2,25 Eur	11.635.924
Component Variable (Etiqueta Ambiental)								2.186.267
	5.645	17.039.791	-	45,8%	7.796.816		2,61 Eur	20.385.427
PLACES AREA VERDA (AREA VERDA NO EXCLUSIVA)								
NO Resident:								
Component Base								
Tarifa Mixta A	3.183	9.715.857	-	4,81%	467.654	-	3,00 Eur	1.402.964
Tarifa Mixta B	53.736	159.414.420	-	2,94%	4.690.313	-	2,75 Eur	12.898.363
Tarifa Gremis							2,50 Eur	-
Component Variable (Etiqueta Ambiental)								1.983.171
Resident:								
Tarifa Resident	56.918		14.058.946	110,1%		15.477.286	0,20 Eur	3.095.457
	56.918	169.130.277	14.058.946		5.157.968	15.477.286		19.379.955
PLACES AREA EXCLUSIVA PER A RESIDENTS (AREA VERDA EXCLUSIVA)								
Resident:								
Tarifa Resident	2.727	-	673.569	92,5%	-	622.719	0,20 Eur	124.543
	2.727	-	673.569		-	622.719		124.543
PLACES ZONA BUS (AUTOCARS)								
ZonaBus-Blava A	58	254.040	-	26,0%	66.050	-	18,99 Eur	1.254.039
ZonaBus-Blava B	126	551.880	-	8,2%	45.365	-	4,98 Eur	225.842
	184	805.920		13,8%	111.415		13,28 Eur	1.479.881
PLACES ZONA BUS (AUTOCARS FONT MÀGICA)								
Tarifa ZonaBus-Blava Font Màgica	52	13.595	-	15,0%	2.039	-	22,40 Eur	45.676
	52	13.595		15,0%	2.039		22,40 Eur	45.676
PARADA D'ENCOTXAMENT/DESCOTXAMENT								
Autocars Tarifa Parada Breu Ordinària						4.000	2,80 Eur	11.196
Autocars Tarifa Parada Breu amb reserva prèvia						76.000	5,60 Eur	425.602
								436.798
PERMIS DIARI ÚS ZONA BUS I RESERVA PRÈVIA ÚS ESPAIS SINGULARS								
Autocars Tarifa Parada Permis diari						70.000	35,00 Eur	2.449.999
Autocars Tarifa Reserva prèvia de l'espai						80.000	3,00 Eur	240.000
								2.689.999
ALTRES								
Ingrés enervació de la denúncia								
Altres ingressos								(3.300)
								(3.300)
TOTAL PREVIST RECAPTACIÓ TAXES AREA 2025								44.538.979

L'aplicació de les ordenances, segons l'annex adjunt en aquest document, generen un previsió de recaptació anualitzada de 44,5 milions d'euros, el que suposa un increment de recaptació estimat en 6,4 milions d'euros respecte les ordenances actuals.

Aquesta valoració s'ha fet en base a previsions de places d'estacionament regulat, nivells d'ocupació estimats, tipologia de vehicles estacions i amb caràcter anualitzat. Qualsevol variació respecte les estimacions fetes tindrà impacte en les xifres de recaptació estimades.

No s'han considerat a efectes de pressupost, ingressos derivats del recàrrec per possibles episodis d'alta contaminació.

L'impacte segons les diferents modificacions proposades a Ordenança Fiscal 3.12 s'indiquen a continuació:

ESTACIONAMENT REGULAT:

Les modificacions sobre les taxes que s'aplicarien als No residents, suposarien un increment net respecte les anteriors ordenances de 3,4 milions d'euros i que es desglossaria en :

1. Reducció de la bonificació dels vehicles "zero emissions" : 3,6 milions d'euros

ZONA BUS

Les propostes sobre les taxes que s'aplicarien als usuaris de Zona Bus, suposarien un increment net respecte les anteriors ordenances de 3,0 milions d'euros i que es desglossaria en :

2. Revisió i actualització dels imports de les taxes proposades per l'any 2025 : 0,4 milions d'euros
3. Incorporació de nova taxa corresponent al registre obligatori: "permís diari d'ús de Zona Bus" : 2,4 milions d'euros
4. Incorporació de nova taxa corresponent a la reserva anticipada obligatòria en espais de gran afluència: "permís diari d'ús de Zona Bus amb reserva prèvia d'entorns singulars" : 0,2 milions d'euros.

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

5. La incorporació del registre obligatori en Distribució Urbana de Mercaderies no genera impacte econòmic.

ANNEX

proposta de taxes per al 1/01/2025

ESTACIONAMENT REGULAT EN VIES PÚBLIQUES

A. Places d'AREA Blava i Area Verda (per a no residents)

1. Component base:

1.1. Places d'AREA Blava:

Area Blava A:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització
Import: 2,50 euros/hora.

Area Blava B:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització
Import: 2,25 euros/hora.

1.2. Places d'AREA Verda (per a no residents):

Area Verda A:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització
Import: 3,00 euros/hora.

Area Verda B:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització
Import: 2,75 euros/hora.

2. Component variable (igual per a places d'AREA Blava i Verda per a no resident):

2.1. Per episodi de contaminació:

En el cas que hi hagi activat un episodi de contaminació s'incrementarà al component base la quantitat de 2 euros/hora en tots els casos, excepte en els "Eco" i els "zero emissions", en que excepcionalment serà de 0,0 euros/hora.

2.2. Per tipus de vehicle:

S'afegeix al component base l'import (en euros/hora) que indica la següent taula, en que en les columnes hi ha la tipologia de vehicle segons la classificació de la Direcció General de Tràfic de vehicles segons el seu potencial contaminant.

Eco	C	B	Resta vehicles
+0€/h	+0,75€/h	+1,00€/h	+1,25€/h

3. La tarifa a aplicar serà la suma dels components base i variable, amb la excepció de les tarifes especials, que s'aplicaran segons s'indica en cada cas.

4. La declaració d'activació d'episodi per contaminació (PME10 i/o NO2) és competència de la Direcció General de la Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic, organisme de la Generalitat de Catalunya que té per funció regular, vigilar, prevenir i controlar l'ambient atmosfèric i les seves diverses classes de contaminació.

En cas que l'activació vagi precedida d'avís preventiu d'episodi de contaminació ambiental NO₂ i/o PM₁₀, aquest consistirà en una pre-alerta sense activació de restriccions. Tanmateix, quan l'activació de l'episodi entri en vigor s'aplicarà el component variable previst en aquesta ordenança, a partir de l'endemà de la comunicació de la seva declaració, a les 07.00 hores, conforme el previst al Protocol d'actuació per alts nivells de contaminació atmosfèrica d'1 de desembre de 2020.

Aquest augment estarà vigent de dilluns a divendres, a partir de l'endemà de la declaració de l'episodi, i fins al mateix dia, inclòs, que es declari el final de l'episodi.

Igualment, la desactivació serà aplicable l'endemà de la seva comunicació, a les 07.00 hores. L'activació de l'episodi, així com l'avís preventiu i la desactivació d'ambdós, es comunicarà activant un ampli dispositiu d'avisos a la ciutadania pels diferents canals autonòmics i municipals, mitjançant publicació, amb caràcter enunciatiu i no restrictiu, als següents: www.net.gencat.cat; www.areaverda.cat;

<https://barcelona.cat/qualitataire>, o bé els que en el futur els puguin substituir; i, en tot cas, als aplicatius d'ús del parquímetre corresponent a les àrees verda i blava de la ciutat mitjançant el corresponent missatge, així com al conjunt de xarxes socials habilitades a l'efecte (twitter, whatsapp, facebook, Instagram, etc. i, en tot cas, aquelles que es puguin desenvolupar amb posterioritat o que els puguin substituir).

En aquest sentit, es considerarà que s'ha donat publicitat efectiva de l'episodi per contaminació quan aquest s'hagi publicitat com a mínim, a través dels tres canals de comunicació següents: mitjançant comunicació al web oficial vigent previst a nivell autonòmic; mitjançant comunicació al web oficial d'àmbit local (el protocol d'episodis, depenent del Pla d'Emergències municipal, estableix la comunicació a través de tots els canals i xarxes socials de l'Ajuntament); així com a alguna de les xarxes socials habilitades a l'efecte, desplegant els seus efectes dit episodi a partir de la darrera d'aquestes comunicacions. L'Ajuntament podrà limitar el nombre d'operacions d'estacionament els dies en que hi hagi episodi de contaminació.

B. Places d'AREA exclusives per a residents i Places d'AREA Verda (per a residents):

Targeta de resident: gratuïta.

Durada màxima permesa per vehicle: 7 dies naturals

1. Component base

Import: 0,20 euro/dia o fracció, amb un màxim d'1,00 euro/setmana

2. L'Ajuntament podrà limitar el nombre d'operacions d'estacionament els dies en que hi hagi episodi de contaminació.

C. Places d'AREA ZonaBus (Autocars):

AREA ZonaBus-Blava A:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització.

Import: S'estableixen els imports segons la classificació establerta per la DGT:

- Etiquetes "zero emissions": 8,40 euros/hora (bonificació del 50% sobre etiqueta B).
- Etiquetes "Eco": 13,40 euros/hora.
- Etiqueta "C": 15,10 euros/hora.

- Etiqueta "B": 16,80 euros/hora.
- Sense etiqueta i Vehicles en que no sigui possible determinar el tipus de etiqueta: 20,15 euros/hora.

AREA ZonaBus-Blava B:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització.

Import: S'estableixen els imports segons la classificació establerta per la DGT:

- Etiquetes "zero emissions": 2,80 euros/hora (bonificació del 50% sobre etiqueta B).
- Etiquetes "Eco": 4,45 euros/hora.
- Etiqueta "C": 5,00 euros/hora.
- Etiqueta "B": 5,60 euros/hora.
- Sense etiqueta i Vehicles en que no sigui possible determinar el tipus de etiqueta: 9,50 euros/hora.

AREA ZonaBus-Permís diari sense reserva prèvia:

Permís per fer ús dels espais d'estacionament i parades breus que constitueixen el sistema ZonaBus (excepte les corresponents a places qualificades com intermodals) durant el dia pel que s'ha reservat prèviament aquest permís, l'obtenció del qual estarà gravat amb la taxa descrita en aquesta ordenança.

Import: 35,00 euros/dia

AREA ZonaBus-Permís diari amb reserva prèvia d'entorns singulars:

Permís per fer ús dels espais d'estacionament i parades breus que constitueixen el sistema ZonaBus que tenen la qualificació d'entorns singulars en una franja horària específica del dia pel que s'ha reservat prèviament aquest permís, l'obtenció del qual estarà gravat amb la taxa descrita en aquesta ordenança.

Import del permís diari: 35,00 euros/dia

Import de la reserva prèvia de l'espai: 3,00 euros/operació

L'ús permès als espais que constitueixen el sistema ZonaBus és per l'estacionament i parada breu (encotxament i desencotxament) d'autocars, el passatger dels quals visita punts d'interès turístic i cultural dins la ciutat de Barcelona. Per tant, no està permès l'ús d'espais Zona Bus per iniciar o finalitzar línies discrecionals a destinacions fora la ciutat.

AREA Zona Bus-Blava entorn Font Màgica: Zona d'estacionament especial amb reserva determinada per Decret d'Alcaldia:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui l'autorització de reserva d'estacionament o la senyalització.

Import: 22,40 euros/hora.

AREA Zona Bus-Parada breu:

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització.

Parada breu ordinària: 2,80 euros per operació.

Parada breu amb reserva prèvia: 5,60 euros per operació.

Es cataloguen com a "Espais de Gran Afluència de Zona Bus" (EGAs) o "entorns singulars" els corresponents a l'AREA de Zona Bus identificats com a tals al corresponent Decret d'Alcaldia o Instrucció de la Gerència de l'Àrea de Mobilitat.

En aquests espais, per tal de poder realitzar activitats d'encotxament i desencotxament, tot subjecte passiu obligat a obtenir el permís diari per a l'ús de la Zona Bus, haurà, addicionalment, de realitzar una reserva anticipada obligatòria d'aquest espai.

D. Places d'AREA DUM (Distribució Urbana de Mercaderies):

Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització.

En el cas concret de vehicles classificats com "Zero emissions" per la Direcció General de Tràfic autoritzats per a l'estacionament en places d'ÀREA DUM, la duració màxima serà de 30 minuts addicionals a allò que determini el senyal.

En el cas concret del vehicles autoritzats per a l'estacionament en places d'ÀREA DUM i que compleixin amb l'esmentat l'art. 4 punt 4:

- La duració màxima serà de fins a 2 hores en les franges compreses entre les 8 i les 10 h, i entre les 14 i les 20 h (dins dels horaris de regulació establerts per la senyalització).
- Addicionalment, aquests vehicles podran obtenir fins a 6 permisos especials per mes, que permetran una duració màxima de fins a 6 hores en la franja compresa entre les 14 i les 20 h (dins dels horaris de regulació establerts per la senyalització).

Import: 0,00 euros/temps límit autoritzat.

E. Taxa per a Vehicles classificats com "Zero emissions" per la Direcció General de Tràfic:

Targeta identificativa: gratuïta.

Durada màxima permesa per vehicle: la mateixa que es determina per la resta de vehicles, indicat a la senyalització vertical.

Import: s'aplicarà la quantia reflectida en la següent taula:

Taxa	Import
AREA Blava A	1,25 €/hora
AREA Blava B	1,15 €/hora
AREA Verda A	1,50 €/hora
AREA Verda B	1,40 €/hora
Residents	0,20 €/dia o fracció
Gremis	1,25 €/hora

F. Taxa especial gremis i col·lectius professionals:

Aplica solament a les places d'AREA Verda (per a no residents).

S'aplicarà la tarifa de 2,50 €/h.

G. Cobrament de la taxa.

El cobrament es farà arrodonint al múltiple de cinc cèntims d'euro a la baixa.

Barcelona, a 2 d'octubre de 2025

MARTA
LABATA
SALVADOR -

Firmado
digitalmente por
MARTA LABATA
SALVADOR - DNI

Sg
Directora General
Barcelona de Serveis Municipals, SA

Sgt. xxx

xxx

Ajuntament de Barcelona