

**Núm. Exp.:** 01 OOFF2020 bis

**Títol:** Aprovar Ordenança Fiscal 3.12 per a 2020 i successius

**Document:** Informe sobre les al·legacions presentades per Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)

---

Un cop aprovat provisionalment el Projecte de les Ordenances Fiscals per a 2020 i successius, pel Plenari de 25 d'octubre de 2019, s'obre un període d'exposició pública per poder presentar al·legacions que s'inicia el 29 d'octubre i finalitza l'11 de desembre de 2019.

Des de FECAV i amb data de 11 de desembre de 2019, s'han rebut les següents al·legacions de les quals, l'equip tècnic sotasignat, seguint indicacions de l'equip de govern, informa tot seguit de si s'han estimat o no, total o parcialment:

**SEGONA.-** Que, l'informe econòmic detalla que la naturalesa de la Zona Bus és un sistema basat en proveir d'espais d'aparcament i parades, per temps limitat, el més a prop possible dels destins turístics on es dirigeixen els autocars.

Ara bé, a la pràctica, cal tenir present que aquests espais no han de ser utilitzats de manera exclusiva per serveis de transport discrecional de turistes, sinó que pot ésser utilitzat per vehicles que prestin altres tipus de serveis, ja sigui transport escolar o transport de treballadors, o serveis regulars. Ara bé, no hi ha diferenciació en les taxes si aquests espais són destinats a aquesta tipologia de vehicles.

**TERCERA.-** Que, el transport en autocar és un transport col·lectiu i, com a tal es defineix com un transport sostenible i que permet descongestionar les ciutats, a banda d'ordenar la mobilitat.





En aquest sentit, no es pot referenciar a l'espai ocupat físicament per un vehicle, sinó a la utilitat que també reporta a la societat.

**QUARTA.-** en referència a l'establiment de les tarifes, i tenint en compte que es referiria, segons la memòria econòmica, a un vehicle dedicat al turisme, cal tenir present que les tipologies utilitzades a l'efecte són Classe III (vehicles sense viatgers dempeus).

En aquest sentit, es precisa definir cada etiqueta a quina situació respon. En aquest sentit, destacar que les mateixes es troben regulades a l'Annex VIII de la *Resolució de 13 de abril de 2016, de la Direcció General de Tràfic, por la que se modifica el apartado C.1. del punto primero y los anexos I, II, y VIII de la de 8 de enero de 2016, por la que se establecen medidas especiales de regulaci3n del tráfic durante el a3o 2016*, así como en Anexo II, apartado e) del *Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos*. En aquest sentit:

**CINQUENA.-** Que, aquesta part no entén la diferenciació que es dóna entre la Zona Bus i la Zona de Fonts Màgiques, ja que a la pràctica es tracta de la utilització del mateix espai de via pública que en altres Zona Bus. Aquesta part no troba justificació a la memòria en trànsit de persones respecte altres zones de la ciutat de Barcelona.

Aquestes al·legacions NO S'ESTIMEN, d'acord amb el que tot seguit s'exposa.

La Ordenança per a l'any 2020 no incorpora cap novetat respecte de la ordenança anterior en relació a la tipologia del servei que presten els autocars que poden utilitzar la ZonaBus. No obstant, en l'informe tècnic-econòmic es justifica la necessitat de la taxa i el seu import.

En relació a la classificació dels vehicles, el criteri utilitzat es basa en la que realitza un òrgan administratiu com es la Direcció General de Trànsit, i que compleix amb els requisits previstos en els articles 24.1 i 25 TRLRHL. Aquesta classificació està basada en el nivell d'emissions dels vehicles.


Es possible que el mercat encara no compti amb molts vehicles en circulació del tipus "Cero emisiones", i en aquest sentit, la nova Ordenança no fa sinó afavorir que la tendència sigui la del creixement d'aquests vehicles en el sector. En relació a la taxa de la Font Màgica, cal marcar que l'informe tècnic-econòmic justifica la diferència de taxa amb les altres places de ZonaBus. En aquest sentit, es desenvolupen els punts diferencials que fan que el preu referent al mercat d'aquest estacionament sigui sensiblement superior. De totes les diferències, la més significativa





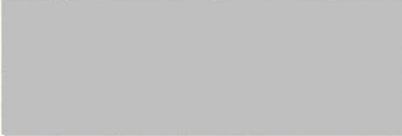
Ajuntament  
de Barcelona

és la necessitat de reserva de plaça, en aquest sentit l'informe es basa en els increments del preu de mercat de l'aparcament de vehicles quan hi ha plaça reservada.



Jordi Ayala Roqueta

Gerent de Presidència i Economia



Barcelona, 13 de gener de 2020