



Núm. Exp.: 01 OOFF2020 bis

Títol: Aprovar Ordenança Fiscal 3.12 per a 2020 i successius

Document: Informe sobre les al·legacions presentades pel GM d'Esquerra Republicana de Catalunya

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 del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya i amb data de 11 de desembre de 2019, s'ha rebut la següent al·legació en relació a l'OF 3.12 Taxes per l'estacionament regulat de vehicles a la via pública que, l'equip tècnic sotassignat, seguint indicacions de l'equip de govern, informa tot seguit de si s'ha estimat o no, total o parcialment:

**SISENA. ORDENANCES FISCALS 3.12 – TAXES PER L'ESTACIONAMENT
REGULAT DE VEHICLES A LA VIA PÚBLICA**

Sol·licitem que s'afegeixi l'entorn del Parc Güell, juntament amb la Font Màgica, com a llocs on els conductors i/o titulars d'empreses dedicades al transport de passatgers mitjançant autocars que desitgin estacionar en horaris d'espectacle, estaran obligats prèviament a realitzar reserva d'estacionament i el seu pagament pels mitjans habilitats per l'Ajuntament. Aquesta reserva donarà dret a estacionar en la data i horari reservat només en les zones habilitades i senyalitzades expressament.

Per tant, quan s'afegeixi aquest punt s'haurà de modificar el punt 5.c. de l'Annex i adherir Parc Güell després de l'entorn de Font Màgica.

Retirar els canvis en l'Àrea Verda i Àrea Blava previstos en l'Ordenança Fiscal que regula les taxes per estacionament a la via pública fins que no s'hagin pogut avaluar conjuntament les diferents mesures en l'àmbit de la mobilitat que entraran en vigor les properes setmanes com és la Zona de Baixes Emissions. En aquest sentit, demanem una zonificació de l'Àrea Verda per a persones residents per tal d'estudiar ampliar-la a tota la ciutat i garantir, d'aquesta manera, que amb l'entrada en vigor de la Zona de Baixes emissions, les zones que actualment no disposen d'Àrea Verda per a persones residents no es converteixin, amb encara més intensitat que en l'actualitat, en un *park&ride* encobert per a persones que es desplacen amb vehicle privat a Barcelona.

Aquesta al·legació S'ESTIMA, d'acord amb el que tot seguit s'exposa.

La plataforma d'estacionament d'autocars del Park Güell disposa actualment d'un sistema de regulació específic per als autocars turístics, que regula l'estada dels mateixos acotant-ne la durada i gravant amb un preu l'ocupació de l'espai públic. En aquest marc, els autocars dels grups que visiten la zona regulada poden reservar una plaça d'aparcament en el moment de la compra de l'entrada, que els dóna dret a hora i mitja d'estacionament a l'aparcament de la Zona Bus esmentat durant una hora i mitja a un preu de 12 €. Cal matisar que, en tractar-se d'un d'aparcament gestionat per BSM i no pròpiament d'un espai de via pública, no es troba subjecte a l'aplicació de la taxa prevista a l'ordenança fiscal. No obstant, es procedirà a la modificació de les condicions de la regulació de l'estacionament en la plataforma, de forma que sigui obligatòria la reserva prèvia de plaça per a poder estacionar en la plataforma. Aquesta modificació, que s'implementarà en un termini que permeti la correcta adaptació del sistema de control i dels usuaris, tindrà una adaptació específica a la casuística de Park Güell, que inclou la possibilitat d'encotxar i desencotxar fora de la Carretera del Carmel i també l'estacionament de vehicles de veïns en determinats espais i franges horàries.

D'altra banda, cal posar de manifest que la proposta de les taxes està basada en la política de mobilitat de la ciutat recollida en el PMU, amb l'objectiu de disminuir els desplaçaments en vehicle privat i que els desplaçaments que es facin amb aquesta modalitat es realitzin amb vehicles menys contaminants.

La zona de baixes emissions està dissenyada per afectar les entrades i sortides de la ciutat amb el control en els punts establerts, alhora també es pretén disminuir els viatges dins de la ciutat, per això les taxes d'estacionament regulat que regulen el preu de l'ocupació de la via pública són un mecanisme complementari a la zona de baixes emissions. L'actual situació d'emergència climàtica i les directrius europees ens porten a l'adopció d'un conjunt de mesures que ens enfoquin a aconseguir una mobilitat més sostenible.


En la proposta es mantenen els preus actuals per a aquells vehicles no contaminants i s'apliquen increments per als vehicles en funció del grau de contaminació de cada tipologia de vehicle. Amb la proposta de noves tarifes cerquem la contribució a un doble objectiu des del punt de vista de mobilitat: que es produeixin menys desplaçaments dins de la ciutat i que quan es produeixin finalitzin en l'aparcament en subterrani disminuint el trànsit d'agitació, és a dir el temps que els vehicles circulen mentre cerquen aparcament.

D'altra banda, el sistema de regulació d'estacionament AREA té com a objectiu la regulació de l'estacionament en superfície evitant la sobreocupació de l'espai públic, dissuadint la mobilitat forana en aquelles zones que tenen un elevat poder d'atracció ja sigui per l'activitat econòmica que s'hi produeix, per la seva ubicació, morfologia, per les externalitats del propi entorn,....alhora que es garanteix al resident l'accés a l'aparcament tenint en compte la capacitat d'estacionament de la zona, tant a nivell públic com a nivell privat. En aquest sentit el sistema de regulació d'AREA és un




sistema viu, al llarg dels anys s'han anat avaluant cadascuna de les zones en base als criteris tècnics definits i s'han anat produint les ampliacions que s'han considerat favorables, per tant, un cop implantada la zona de baixes emissions, com un element més que a nivell de política de mobilitat i de ciutat influeix en els canvis de comportament mobilitat generada, s'estudiaran i analitzaran les ampliacions a totes aquelles zones que es considerin necessàries per tal de procedir a l'ampliació de la regulació si el resultat de l'estudi és favorable.

En qualsevol cas, cal tenir present que d'acord amb el que estableix l'article 2.1 de l'ordenança "constitueix el fet imposable de la taxa regulada per aquesta Ordenança l'estacionament de vehicles de tracció mecànica de més de dues rodes a les vies públiques d'aquest municipi en règim d'estacionament regulat (AREA), dins les zones i horaris determinats per Decret d'Alcaldia", de forma que un cop avaluades les conseqüències de l'entrada en vigor de la ZBE, es procedirà per Decret d'Alcaldia a ajustar les zones d'Àrea Verda, per tal d'evitar la conversió de determinades zones en un *park&ride* encobert.



Jordi Ayala Roqueta

Gerent de Presidència i Economia



Barcelona, 10 de gener de 2020