

**MEMÒRIA GENERAL PER A LA MODIFICACIÓ DE L'ORDENANÇA FISCAL
NÚMERO 3.12, RELATIVA A LES TAXES PER A L'ESTACIONAMENT
REGULAT DE VEHICLES A LA VIA PÚBLICA (ÀREA)**

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Marc normatiu

La competència de l'Ajuntament de Barcelona per a modificar aquesta Ordenança, deriva de la seva pròpia capacitat normativa reconeguda a les normes que s'indiquen seguidament:

- a) Estatut d'Autonomia de Catalunya, que reconeix i garanteix als municipis autonomia i potestat normativa en els àmbits de la seva competència en els seus articles 84 i 86. A més, reconeix en l'article 89, el règim especial del municipi de Barcelona.
- b) La Carta Municipal de Barcelona aprovada per la Llei 22/1998, de 30 de desembre, què reconeix en el seu article 26 una ampla capacitat normativa, a banda de la seva potestat d'autoorganització.

L'Ordenança actual recull el fet imposable de l'estacionament regulat, d'acord amb allò que disposen l'article 106è de la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases de règim local, i específicament, l'article 57è del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals, aprovat pel Reial Decret legislatiu 2/2004, de 5 de març, i de conformitat amb els articles 15è i 19è de la mateixa Llei, què estableix la taxa per l'estacionament de vehicles de tracció mecànica a les vies públiques i que es regeix pels articles 20è a 27è del text refós de la Llei reguladora de les hisendes locals.

Així doncs, la modificació de l'Ordenança 3.12 que s'analitza en el present informe, deriva de la reconeguda competència normativa i possibilitat de taxació de l'estacionament regulat que li reconeix de forma expressa l'ordenament jurídic, i d'acord amb el qual, va impulsar-se inicialment el text actualment en vigor.

1.2. Situació actual

L'estacionament o parada a la via pública d'autobusos a determinades àrees de la Ciutat queda integrat dins de l'Ordenança fiscal núm.3.12, què estableix les taxes aplicables a l'estacionament regulat de vehicles a la via pública.

Aquesta ordenança defineix el fet imposable que genera l'obligació de pagament de la taxa: *"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" (article 2.1). S'inclou també la definició d'estacionament com a "qualsevol immobilització d'un vehicle, la durada del qual passi de dos minuts, sempre que no estigui motivada per imperatius de circulació o força major".

Posteriorment, la mateixa disposició distingeix diferents tipus de places regulades, entre les quals es troben les places de l'Àrea Zona bus, que són les destinades als autocars i que precisen de l'obtenció prèvia d'un comprovant expedit per l'Ajuntament, i s'exclou la possibilitat de que aquest tipus de vehicles estacionin a les places d'AREA BLAVA, AREA Exclusiva per a residents, AREA Verda i AREA DUM, adreçades a altre tipus d'usuaris o vehicles.

A la zona Àrea Bus es produeixen **parades de curt termini dirigides a operacions de encotxament i desencotxament de passatgers, que com s'exposarà més endavant, no acostumen a tenir una durada superior als 10 minuts.** Aquesta tipologia de parada configura la utilitat d'aquest tipus de zones, que requereixen l'adopció de mesures especials per garantir l'ús equitatiu i rotatiu entre diferents operadors.

Els conductors d'autocars o els titulars de les empreses de transport que estacionen a les places de Zona Bus són els subjectes passius i se'ls hi aplica una tarifa especial que es reproduïx a continuació:

"C. Places d'AREA Zona Bus Blava (Autocars):

AREA Zona Bus Blava A:

- Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització
- Import: S'estableixen els imports segons la classificació establerta per la DGT:
 - o Etiquetes "cero emisiones": 0 euros/hora (bonificació del 100%).
 - o Etiquetes "Eco": 12,0 euros/hora
 - o Etiqueta "C": 13,5 euros/hora
 - o Etiqueta "B": 15,0 euros/hora
 - o Sense etiqueta i Vehicles en que no sigui possible determinar el tipus d'etiqueta: 18,0 euros/hora.

AREA Zona Bus Blava B:

- Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització

- *Import: S'estableixen els imports segons la classificació establerta per la DGT:*
 - o *Etiquetes "cero emisiones": 0 euros/hora (bonificació del 100%).*
 - o *Etiquetes "Eco": 4,0 euros/hora.*
 - o *Etiqueta "C": 4,5 euros/hora.*
 - o *Etiqueta "B": 5,0 euros/hora.*
 - o *Sense etiqueta i Vehicles en que no sigui possible determinar el tipus d'etiqueta: 8,5 euros/hora.*

ÀREA 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: 20 euros/hora*

Àrea Zona Bus parada

- *Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització.*
- *Import: 0 euros/per franja d'estacionament.*

Com pot apreciar-se, totes les zones de l'Àrea Zona Bus estan tarificades de forma que la realització del fet imposable comporta l'obligació de pagament d'un import concret, ajustat a les característiques de cada zona de parada en funció del temps en que el vehicle es troba aturat, a excepció de l'Àrea Zona Bus Parada.

1.3. Objecte de l'informe

L'objecte del present informe és motivar la necessitat i idoneïtat de la introducció de canvis en la tarifa derivada del fet imposable ja contemplat en el text de l'Ordenança actual, vinculada a la tipologia d'estacionament de la zona Àrea Bus, per la qual actualment es preveu la possibilitat d'efectuar operacions de càrrega i descàrrega de passatgers sense cap import associat.

2. JUSTIFICACIÓ DE LA NECESSITAT DE MODIFICACIÓ NORMATIVA

2.1. Inclusió de la Zona Bus dins l'estructura tarifària establerta a l'Ordenança

Com s'ha exposat anteriorment, l'ordenança actual contempla el pagament de diverses tarifes per part dels conductors de busos, obligació derivada del fet imposable consistent en l'estacionament a les diferents tipologies de zones integrades dins l'Àrea Bus (Zona Bus Blava A, B i entorn Font Màgica). Tot i això, d'acord amb l'estructura tarifària actual, no es contempla el pagament derivat de la

utilització de la Zona Bus parada, on actualment aquest tipus de vehicles efectuen operacions de càrrega i descàrrega de passatgers, sense que això comporti l'obligació al pagament de cap tarifa. Tampoc fa referència a un temps màxim estàndard de les parades, remetent-se a la senyalització de cada zona.

L'accés gratuït i la inexistència d'una tarifa d'aplicació homogènia que operi de la mateixa forma que a la resta de zones bus, ha comportat la utilització recurrent d'aquests punts d'aturada per part de diversos operadors, sense cap mena de limitació temporal o d'accés, fomentant pràctiques que no s'ajusten a la finalitat original prevista per a aquest tipus de zones, que originalment estan concebudes per a dur a terme la funció de càrrega i descàrrega del passatge dels autocars i facilitar la visita als punts d'interès turístic, a prop dels quals estan ubicades.

Algunes de les pràctiques derivades de la manca de tarificació d'aquesta zona són les que a continuació es destaquen:

- Càrrega i descàrrega discrecional de viatgers.
- Transformació de les Zona Bus de parada breu en punts de trobada inclosos dins d'itineraris recurrents per trajectes no interurbans.
- Manca d'utilització dels espais de ciutat previstos per les activitats anteriors, com les estacions d'autobusos (ex. Estació del Nord).
- Establiment de línies de transport de viatgers no regulades i de gran impacte en la congestió del trànsit de les vies properes a les zones de referència.

La incorporació del pagament a les Zona Bus de parada breu a l'estructura tarifària, va dirigida a desincentivar el usos inadequats o no previstos per a aquesta tipologia d'estacionament, de forma que es pugui recuperar l'ús previst en la seva concepció original. La modificació per tal de generar una obligació econòmica pels usuaris però, no seria suficient per a reconduir l'ús a la finalitat prevista per a aquestes zones, que precisen també de l'aplicació d'una limitació temporal a les aturades, per tal d'evitar la seva transformació en punts de trobada que dificultin la circulació i impedeixin un ús equitatiu, rotatiu i àgil per part de la resta d'operadors. D'acord amb l'anterior, es considera precís associar un límit de 10 minuts d'aturada màxima dels autobusos al pagament de la tarifa. La vinculació del pagament a la temporalitat és un mecanisme que es pot observar per altres tipologies d'estacionament regulat, que ja es contemplen al dispositiu actual de l'Ordenança i que ha provat ser efectiu.

Els estudis elaborats per BSM en l'àmbit de l'operativa d'autocars turístics a la ciutat de Barcelona, conclouen que el temps estàndard necessari per tal de realitzar operacions, tant de càrrega com de descàrrega, és inferior a 7 minuts. Així, es considera que 10 minuts resulta un termini de temps més que suficient per a realitzar aquestes operacions a les parades de Zona Bus. Addicionalment, indicar que el reglament de l'Estació de d'Autobusos Barcelona Nord, registra els 10 minuts com a temps disponible en l'operació de descàrrega del passatge dels autocars que operen a l'Estació.

Aquest control de parada, així com el pagament associat, es realitzarà mitjançant aplicació mòbil. El conductor de l'autocar haurà d'activar l'inici i el final de l'operació de parada, mitjançant aquesta mateixa plataforma.

2.2. Motivació de l'actualització de les tarifes actuals de la Zona Bus Parada Breu

Dins les mesures dutes a terme per l'Ajuntament de Barcelona en l'àmbit d'autobusos supramunicipals i discrecionals a la ciutat de Barcelona, s'elabora la proposta de tarifes de les parades de Zona Bus.

El present conjunt de mesures de millora dels autobusos supramunicipals i discrecionals a la ciutat de Barcelona, persegueix aquests objectius de sostenibilitat, racionalitzant els recursos i els usos dels espais, i alhora, fomentant el transport col·lectiu de qualitat i millorant l'experiència de l'usuari.

Millorar l'eficiència i connectivitat dels autobusos supramunicipals i discrecionals, aconseguint una visió integrada del transport col·lectiu, tant públic com privat, de la Ciutat i descongestionant els punts d'excessiva demanda, són directrius que ens encaminen cap l'assoliment dels objectius globals de l'Agenda 2030, cap a una ciutat més sostenible i equitativa. Per aquest motiu, resulta necessari incrementar el control d'indisciplina en l'ús dels espais regulats per Zona Bus.

Es considera que l'actualització de la tarifa de la Zona Bus Parada, que actualment és de 0 euros, tindrà un impacte directe sobre l'indisciplina en l'ús d'aquest tipus

d'estacionament regulat, essent les modificacions un mitjà idoni per a afrontar les diverses problemàtiques descrites.

3. CÀLCUL DE L'ACTUALITZACIÓ DE L'ESTRUCTURA TARIFÀRIA ACTUAL

3.1. Criteris d'actualització

Com s'indica al punt 2.2 del present informe, es considera necessari que l'ús de les parades de Zona Bus breus resultin de pagament (actualment a tarifa de 0 euros), amb l'objectiu d'obtenir un ús més eficient i una disminució de la indisciplina en aquests espais.

La ZonaBus té trets diferenciadors respecte de les places d'aparcament regulars. Es tracta d'un sistema basat en la disponibilitat d'espais d'aparcament i parades, per temps limitat, ubicats estratègicament a zones turístiques d'alta demanda, on es dirigeixen els autocars. Els espais on poden ubicar-se aquestes zones són molt reduïts, el que dona lloc a una disponibilitat de places limitada. Així doncs, la rotació és fonamental per a un ús òptim, equitatiu entre els diferents operadors de transport i poder garantir serveis de qualitat pel major nombre possible d'usuaris.

En definitiva, aquest tipus de zones tenen un valor afegit molt rellevant amb alt impacte en les activitats turístiques i pels conductors d'empreses de transport, que motiva una alta demanda en comparativa a l'estacionament i zones de parada ubicades a altres àrees de la ciutat.

En estricte compliment de l'Art. 24.1 i de l'Art. 25 del Real Decret Legislatiu 2/2004, el present Informe determina l'import de les Taxes previstes 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.

Es tenen en consideració tres elements de referència pel càlcul de l'import de la tarifa per les operacions d'estacionament breu. En primer lloc, la comparativa amb l'import que s'abona a altres ciutats europees amb característiques similars a les Barcelona, és a dir, una notable activitat turística. En segon lloc, es realitza un càlcul proporcional respecte de les tarifes que s'abonen per altres tipus de zones d'estacionament.

Tercerament, s'efectua una comparativa respecte de les tarifes que s'abonen per l'aparcament de turismes a la via pública.

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

- A nivell de Catalunya, el preu d'aparcar 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 implica el pagament d'una quantia fixa dins dels primers 15 minuts, com el cas de Santiago de Compostela.

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

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.

Per tal de comparar el model actual de la ciutat de Barcelona amb aquests models integrals, estimem els serveis que podria haver d'utilitzar un autocar durant la seva estada a Barcelona (s'utilitzen tarifes per a vehicles amb etiqueta mediambiental tipus B):

- Parades: 3 visites (6 operacions de parada)	15,00 euros
- Estacionament Zona A: 5 hores (15 eur/h)	75,00 euros
- Estacionament Zona B: 5 hores (5 eur/h)	25,00 euros
- Tarifa nocturna: 48 euros	48,00 euros
- TOTAL	163,00 euros

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, s'equipara en aquest cas concret amb la utilitat de l'aparcament en la Ciutat de Barcelona fora de la via pública. D'aquesta manera, es justifica prendre com a referència de la tarifa a fixar per les operacions d'estacionament breu, la tarifa actualment aplicada a l'estacionament de ZonaBus tipus A per a vehicles amb etiqueta mediambiental tipus B (15 euros/hora). Es justifica aquesta referència per tenir en comú amb les ubicacions dels estacionaments breus, el caràcter d'aproximar els usuaris el màxim als punts d'interès turístic, fet pel qual resulten punts de major pressió. Fent un càlcul proporcional prenent com a referència aquesta tarifa, podem concloure doncs el següent:

$$\text{Estimació ref. tipus A} = \frac{10 \text{ minuts de parada breu} \times 15\text{€ tarifa de referència}}{60 \text{ minuts tarifa de referència}} = 2,5\text{€/10 minuts}$$

S'obté un resultat de 2,5.-€ per cada 10 minuts (que és el temps estimat màxim en que es produeixen les operacions d'encotxament i desencotxament de passatgers).

Finalment, el tercer element de referència i que es relaciona directament amb la utilització de la tarifa de la Zona Bus tipus A pel càlcul de la tarifa a la Zona Bus per estacionaments breus, ve determinat per la comparativa amb l'aparcament de turismes a la via pública. A continuació s'exposa aquesta comparativa:

- Mida de les places: la plaça estàndard de turisme a la via pública es calcula a 4,5 m. de llargària i la d'autocar a 18 m, per tant aproximadament 4 vegades més. Fet que justifica que la tarifa Zona Bus per un autocar es situï a l'entorn de 4 vegades superior a la tarifa de turisme, en aquest cas, la tarifa que proporcionalment caldria aplicar als autocars és de l'entorn de 14 i 15 €/h, aplicació de tarifa Zona Blava turismes amb etiqueta ambiental B a zona A (3,50 €/h) i sense etiqueta ambiental a zona A (3,75 €/h).

A causa de tractar-se d'operacions d'un espai de temps limitat i breu, es justifica definir una tarifa per operació, limitant el màxim de temps d'aquesta al temps raonable per realitzar-la. El perjudici mediambiental i d'ocupació de l'espai resulta de desplaçar-se fins a la ubicació d'aquests punts. Per aquest motiu es fixa una tarifa per operació, assimilable al temps màxim estimat de 10 minuts.

Per tot l'anterior, es considera idoni establir una tarifa per import de 2,5.-€ per cada operació de duració estimada de 10 minuts, tenint en compte que es tracta d'una quantia calculada proporcionalment tenint com a referència l'estructura tarifària actual que afecta a altres tipus d'estacionament, que té en compte la ocupació de l'espai i el volum de passatgers i que en cap cas sobrepassa les tarifes referenciades que s'apliquen a altres indrets caracteritzats per una alta pressió turística.

3.2. Proposta d'estructura tarifària

La proposta de tarifes per a l'exercici 2021 per a les parades de Zona Bus és el següent:

AREA Zona Bus-Parada breu

- Durada màxima permesa per vehicle: segons indiqui la senyalització
- Import: 2,50 euros per operació

3.3. Recaptació estimada

A causa que actualment no es disposa de control de les operacions realitzades en parades de la Zona Bus, s'elabora estimació a partir de les operacions registrades a les Zona Bus d'estacionament.

Total operacions Zona Bus estacionament exercici 2019..... 118.266

Estimació Total operacions Zona Bus
estacionament exercici 2021 (53% de 2019)..... 62.681

S'estima que de les operacions en zones d'estacionament, un 70% faran ús de les parades, realitzant 2 operacions cada vehicle (1 de càrrega i 1 de descàrrega).

D'aquesta manera:

Totals d'operacions d'estacionament breu..... 71.508

De l'aplicació de la proposta de tarifes exposada, resulta la següent recaptació estimada.

TOTAL RECAPTACIÓ ESTIMADA..... 178.771 EUROS

4. CONCLUSIONS

L'estacionament regulat de les àrees bus és fonamental per tal de garantir un model de mobilitat sostenible a la ciutat de Barcelona, que es caracteritza per integrar diverses tipologies d'usuaris que fan ús del transport en aquest tipus de vehicle, i per la convivència del transport habitual de passatgers que viuen a l'àrea metropolitana, passatgers d'altres zones que assisteixen als seus llocs de treball i un important volum d'usuaris provinents de rutes turístiques.

Aquest context ha permès identificar problemàtiques que reflecteixen un grau considerable d'indisciplina, el que ha comportat un descontrol en l'ús d'aquests estacionaments regulats, amb especial incidència en els espais de la Zona Bus parada, que actualment és de tarificació gratuïta i no té una limitació de temps homogènia.

L'actualització de la tarifa actual representa un mecanisme idoni per a controlar l'ús d'aquests espais. La plataforma de pagament, que s'està desenvolupant, i que funcionarà mitjançant una aplicació mòbil, permetrà estudiar i analitzar els patrons d'utilització, controlant els temps de parada dels vehicles i l'abonament de les tarifes.


El càlcul dels imports actualitzats es basa en criteris objectius i té en compte la comparativa amb els models de tarificació d'altres ciutats i la comparativa amb les tarifes d'estacionaments breus a la ciutat, i es preveu una recaptació que permetrà afrontar l'impacte de les externalitats derivades d'aquests tipus de transport, com poden ser els efectes mediambientals, l'impacte sobre les comunitats de veïns més afectades pel trànsit d'autobusos, així com el manteniment de la plataforma de pagament i els propis estacionaments.

En definitiva, l'actualització de les tarifes associades a l'estacionament regulat de la Zona Bus parada, calculades en base a paràmetres objectius, que tenen en compte el tipus d'utilització de les places regulades, s'estima com a una mesura necessària per tal de garantir una utilització equitativa, controlada i sostenible de tots els operadors de la Ciutat. Per aquest motiu, s'eleva la proposta de tarificació continguda

a l'apartat 3.2, a l'òrgan competent per a l'estudi de la procedència de la seva tramitació.

I per a que així consti, es signa en la data especificada a l'encapçalament.

Barcelona, 22 de setembre de 2020



Sra. Marta Labata Salvador
Directora General
Barcelona de Serveis Municipals, SA