

**INFORME JUSTIFICATIU DE LES PROPOSTES DE MODIFICACIÓ
A L'O.F. 3.12 ESTACIONAMENT REGULAT, ANY 2020**

FONAMENT JURÍDIC

D'acord amb la legislació vigent i, fonamentalment, amb el Real Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel que s'aprova el text refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals, 8/1989 de Taxes i Preus Públics i 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, es presenten diverses modificacions a introduir en la vigent O.F. 3.12, per a l'any 2020, 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.*

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**

" Artículo 19. Elementos cuantitativos de las tasas:

- 1) *El importe de las tasas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público se fijará tomando como referencia el valor de mercado correspondiente o el de la utilidad derivada de aquélla.*

- **Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales**

" Artículo 24: Cuota tributaria

- 1) *El importe de las tasas previstas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial de dominio público local se fijará de acuerdo con las siguientes reglas: a) Con carácter general, tomando como referencia el valor que tendría en el mercado la utilidad derivada de dicha utilización o aprovechamiento si los bienes afectados no fuesen de dominio público. A tal fin, las ordenanzas fiscales podrán señalar en cada caso, atendiendo a la naturaleza específica de la utilización privativa o del aprovechamiento especial de que se trate, los criterios y parámetros que permitan definir el valor de mercado de la utilidad derivada....*

2) La cuota tributaria consistirá, según disponga la correspondiente Ordenanza Fiscal, en:

- a) La cantidad resultante de aplicar una tarifa
- b) Una cantidad fija señalada al efecto, o
- c) La cantidad resultante de la aplicación conjunta de ambos procedimientos.

Artículo 25: Acuerdos de establecimientos de tasas: informe técnico-económico

Los acuerdos de establecimiento de tasas por la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, o para financiar total o parcialmente los nuevos servicios, deberán adoptarse a la vista de informes técnico-económicos en los que se ponga de manifiesto el valor de mercado o la previsible cobertura del coste de aquellos, respectivamente. "

En definitiva, la present OF 3.12 s'estableix per a regular l'estacionament de vehicles de tracció mecànica 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.

REFERÈNCIA AL VALOR DE MERCAT

D'acord amb les disposicions indicades l'import de las taxes previstes, per 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 hi fossin de domini públic.

La realitat social de la ciutat de Barcelona, de la mateixa manera que altres grans ciutats, demanda iniciatives que tendeixin a la reducció de la contaminació i congestió del trànsit urbà, afavorint el transport públic en detriment de l'ús del vehicle privat i, dins d'aquests, promoure la utilització de vehicles de baixes emissions. Aquesta necessitat comporta que sigui convenient la vigent taxa per estacionament, atenent a l'aprofitament especial del domini públic que aquest suposa i que genera costos socials, directes i indirectes, derivats de la contaminació i congestió, que han de ser degudament suportats per qui els origina.

A la Ciutat de Barcelona, aquesta mesura va acompanyada d'altres mesures positives de foment de transports alternatius i dissuasió de l'ús del vehicle privat, com la Zona de Baixes Emissions de l'àmbit de les Rondes, on es restringeix progressivament la circulació dels vehicles més contaminants i que és una de les mesures municipals per vetllar per la qualitat de l'aire i garantir el dret a la salut a la ciutadania.

Senyalar que l'Ordenança Fiscal que regula aquesta Taxa, indica en el seu Art. 1, que: "*Els ingressos obtinguts per l'aplicació de la taxa regulada en aquesta Ordenança aniran destinats a finançar actuacions orientades a impulsar la mobilitat sostenible.*"

En estricte compliment de l'Art. 24.1 i de l'Art. 25 del Real Decret Legislatiu 2/2004, anteriorment anomenats, 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. 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 en la Ciutat de Barcelona fora de la via pública sense incloure la responsabilitat de vigilància, i que sí està inclosa en el dipòsit del vehicle en l'aparcament fora de la via pública.

Aquesta diferència 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 responsabilitat per vigilància queda minorada perquè l'estacionament regulat s'efectua en hores diürnes. Aquesta tesi queda refermada per la preferència de molts usuaris d'estacionar en la via pública regulada donat, la seva proximitat a la destinació, la immediatesa i la facilitat d'estacionar, respecte l'estacionament en aparcament.

Cal assenyalar 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 adequat prendre com a referència per a 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 de les taxes en imports comparables al mateix, amb el ben entès que l'aparcament en superfície pot oferir major comoditat per proximitat al lloc de destí desitjat.

El preu de mercat de l'aparcament per hores a la Ciutat de Barcelona es materialitza amb la tarifa per temps d'estacionament, l'aplicació de la qual s'efectua per trams d'un minut que poden presentar imports diferents no lineals amb la tarifa horària.

La tarifa horària aplicada en el sector d'aparcaments al 2019, se situa entre 3,00 euros i 3,75 euros en la immensa majoria dels casos i en 3,195 euros per als de Concessió i Gestió Directa de l'Ajuntament de Barcelona, incrementada a 3,214 euros l' 1/09/2019 i preveient increments successius al març i setembre del 2020, d'acord amb l'IPC català dels mesos anteriors, en cada cas. En cada cas, la tarifa s'estableix prenent en consideració la localització de l'aparcament segons criteris de centre-perifèria i el grau de terciarització de la zona.

Les taxes proposades per a l'aprofitament especial del domini públic que suposa l'estacionament en zona regulada, s'estructuren en onze tarifes bàsiques que, per a l'estacionament de no residents, s'apliquen en funció de la localització i terciarització de la zona, en quant al seu primer component base, i un segon component variable, en funció de la classificació del vehicle per la DGT segons criteri d'emissions contaminants. Addicionalment, s'estableixen recàrrecs per a episodis de contaminació, atès que les Administracions activen mesures per tal d'evitar la circulació de vehicles de motor. És per això que, en aquest casos, es preveu incrementar en 2eur/hora, excepte en el cas de vehicles Zero Emissions i ECO.

S'estableixen certes variacions, que partint de les tarifes fixades, apliquen una bonificació per a determinats tipus de vehicles menys contaminants exceptuant en el cas de l'AREA Verda que es vol protegir per a l'ús del ciutadà resident, i un recàrrec creixent per a la resta de vehicles contaminants amb l'objectiu de fomentar una mobilitat més sostenible i un aprofitament del espai d'aparcament en superfície coherent amb la resta de polítiques mediambientals.

Una altra consideració molt rellevant a efectuar és que el nivell de taxes proposat ha de contribuir a assolir els objectius previstos per la política de mobilitat en regular l'aparcament de superfície en la via pública.

Així, el nivell de taxes ha de dissuadir l'ús del vehicle privat i equilibrar la demanda amb l'escassa oferta existent de places regulades. Addicionalment, la regulació inclou límit de temps màxim d'estacionament per a provocar rotació de les places i assegurar un ús més equitatiu entre tots els usuaris, aquest ús rotatiu justifica per si mateix, l'existència de tarifes diferents en funció de la contaminació del vehicle, i altres mesures especials com la reserva prèvia d'estacionament per als autocars en zones d'alta concentració.

L'observació del principi d'igualtat que ha de regir en l'aplicació d'una taxa, requereix un tractament diferenciat dels supòsits de fets diferenciats. Amb aquest motiu, atenent als criteris manifestats per reiterada jurisprudència, les quotes tributàries meritades ponderen

la residència del subjecte passiu reduint significativament el cost de l'estacionament no rotatiu dels residents en les places especialment previstes a aquests efectes.

En el cas de vehicles amb la classificació de zero emissions, existeix una bonificació, que es fixa en el 100% per a l'estacionament en zones blaves, incentivant-se d'aquesta forma la utilització de vehicles d'emissions zero. En el cas de la zona verda d'ús per a no residents, s'incorpora un pagament bonificat de 0,50€/hora, amb l'objectiu de protegir aquestes zones per a l'ús del ciutadà resident.

En el cas de vehicles amb la classificació ECO es manté la tarifa existent fins al moment i s'aplica un recàrrec de 0,75€ i 1€ per als vehicles classificats amb etiqueta C i B, respectivament. En el cas de vehicles més contaminants o vehicles que no compten amb distintiu, el recàrrec aplicat és de 1,25€. Cal remarcar que, a partir de l'1 de Gener de 2020 aquest tipus de vehicle, d'acord amb la regulació de la Zona de Baixes Emissions, no podrà circular dins de l'àrea establerta, però atenent que podran circular a la resta d'espais fora dels límits de la zona de baixes emissions, fora dels horaris d'aplicació així com que l'ordenança de baixes emissions contempla supòsits que faran possible la circulació controlada de determinats vehicles contaminants, s'ha establert la tarifa variable que hauran de fer efectiva en cas de estacionament d'aquest tipus de vehicle en zona regulada.

S'ha suprimit l'actual bonificació del 100% de la tarifa de residents en el cas de l'AREA Verda, amb l'objectiu que aquesta nova mesura redueixi l'ocupació de les places d'estacionament en calçada i es racionalitzi la utilització de l'espai públic incentivant l'ús dels aparcaments fora calçada per part dels residents.

Pels autocars s'estableixen tarifes en zones A o B, en funció de la localització. Per a zones especials d'alta concentració d'estacionament d'autocars, en certs punts de la Ciutat i trams horaris, és imprescindible mesures diferenciades, s'estableix una tarifa especial elevada i mesures excepcionals amb límit de temps adaptat a la demanda específica de la zona i obligació de reserva prèvia, donada l'elevada contaminació i congestió i inseguretats produïda per aquest tipus de vehicles de grans dimensions, eliminant el trànsit d'agitació generat per la recerca d'estacionament.

Per a referenciar el preu de ZonaBus, és necessari entendre primer la naturalesa diferencial del producte ZonaBus respecte del concepte tradicional de l'aparcament. ZonaBus és un sistema basat en proveir d'espais d'aparcament i parades, per temps limitat, el més apropiat possible dels destins turístics on es dirigeixen els autocars. Sempre parlem d'espais molt reduïts, amb molt poques places, pel que la rotació és molt important per a poder optimitzar l'ús de l'espai i donar cobertura al major nombre possible d'usuaris. D'aquesta forma es dona un servei preferent, que no es produeix en altres ciutats, on els espais per aparcar estan lluny de les zones turístiques.

És evident doncs que la utilitat per als turistes i per als conductors de Zonabus és molt més alta que en el cas clàssic, en què l'autocar pot aparcar lluny de destí.

La necessitat de que el preu per aparcar a aquestes zones preferent estigui a la banda alta del preu de mercat, introduint bonificacions per a autocars 0 Emissions i taxes variables alineades amb les polítiques de penalització de l'ús dels vehicles més contaminants, té molt sentit, perquè tendeix a dissuadir que els autocars turístics més contaminants arribin sempre a aquestes zones calentes. Barcelona té un sistema de transport públic molt ben desenvolupat, i incloem aquí els dos serveis de bus turístic existents. L'increment del preu

s'afegeix com un element de dissuasió per a l'arribada dels autocars, especialment d'aquells més contaminants, fins al punt d'atracció turística.

Dit això hi ha diferents formes de referenciar el preu de l'estacionament per als autocars:

1. Preus aparcament per a autocars

Per l'esmentat anteriorment, hi ha molt poques referències d'espais comparables al servei Zonabus de Barcelona.

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).

A Espanya, trobem preus com a Santiago de Compostela, en que la parada cèntrica (anàlogues a Zonabus) té un preu de 15€ per fins a 15 minuts, i ultrapassar aquest temps té un cost de entre 12 i 24 €/h.

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.

A Barcelona, hi ha uns pocs aparcaments per a autocars per a llarga estada, ubicats lluny dels destins turístics, i per tant a un preu molt inferior a la taxa de Zonabus, d'entre 5 i 8€/h.

Per a comparar amb els preus europeus anteriors, i suposant una activitat de 8h al dia estacionant a Zonabus (a 15€/h), 4 h circulant i 12 hores estacionat als aparcaments de llarga estada (al preu mig de 6,5 €/h), el cost de l'aparcament a Barcelona seria de 218 €. I recordem que a Barcelona tenim el servei preferent Zonabus situat de forma propera als punts d'atracció turística.

2. Referència preu del cotxe

2.1. Tamany 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 entre 15 i 18,3 €/h.

2.2. Capacitat dels vehicles. La capacitat mitja dels autocars es de 55 passatgers, mentre que la dels turismes és de 5. En base a aquest criteri, caldria aplicar una tarifa per als autocars de 41,25 €/h.

2.3. Ocupació dels vehicles. Calculant igual impacte per cada passatger respecte del turisme, la tarifa per a autocars hauria de ser entre 41,25 €/h i 112,5 €/h.

En base a tot l'anterior, cal situar el preu de mercat per a l'estacionament d'autocars a les places de ZonaBus entre 15 i 112,5 €/h.

Tenint en compte que les actuals tarifes estan per molt sota d'aquests preus de mercat, es proposa per al 2020 aplicar com a referència la banda més baixa de les dites tarifes, 15€/h. S'ha previst un escalat de tarifes d'acord amb la tipologia de vehicles, segons la classificació de la DGT, bonificant els vehicles més nets (fins a 15€/h) i penalitzant els menys adaptats (fins a 3 €/h).

L'estacionament a l'Àrea Blava Zona Bus entorn Font Màgica, té uns components especials que obliguen a tractar-lo de forma diferenciada.

En primer lloc, cal indicar que a la font màgica s'organitzen uns espectacles de llum i so molt singulars i populars, que atrauen una gran quantitat de assistents, i també d'autocars que porten grups a la zona. Aquesta forta demanda de tipus turístic genera fortes tensions en el trànsit d'agitació i en l'estacionament a l'entorn, i aquest fet és el que motiva la seva regulació. I, en concret, que aquesta regulació de l'estacionament demani fer una reserva prèvia: essent el nombre de places limitat, el sistema fa que no accedeixin mes autocars que la capacitat de que es disposa, reduint notablement els problemes que es generen sense la regulació.

Pel que fa a la fixació del preu d'estacionament a aquesta zona, és té en compte:

- Ja s'ha comentat que el preu de mercat de l'estacionament es situa entre 15 i 112,5€/h. En base a la descripció anterior, el preu en aquest cas s'hauria de situar molt més amunt que la referència mínima de 15 €/h. No obstant, essent el primer any de regulació es fixa una tarifa no excessivament alta de 20 €/h, igual per a tots els tipus de autocars.
- El preu de mercat de referència que s'ha utilitzat prèviament a aquest document es un preu sense reserva de plaça. El preu de reserva de plaça es sempre superior al preu amb reserva. Com a referència, el preu mig de l'abonament als aparcaments BSM amb reserva es entre un 50 i un 100% més car que sense reserva, segons l'aparcament. Aplicant aquesta proporció, la tarifa a fixar per a font màgica hauria de ser entre 22,5 i 30 €/h.
- La utilitat per a l'usuari o el conductor de l'estacionament és més elevada quan es disposa de reserva de plaça, ja que s'evita haver de buscar estacionament a l'arribar a la zona de destí, amb el conseqüent estalvi de temps i la millors de l'experiència dels viatgers de l'autocar. Una utilitat superior també suporta un preu superior.
- La reserva de plaça a l'espai públic obliga a reservar la plaça per més temps de l'estrictament contractat per l'usuari, de forma que és més factible assegurar la disponibilitat de plaça. És dir, el temps real de la reserva és superior al temps físic pagat pel usuari.
- El sistema de reserva requereix una organització i uns mitjans molt superiors per part del prestador del servei, és a dir, te un cost més elevat que en el sistema tradicional.

La parada a la Zona Bus Parada, reservades per a autocars, requereix l'obtenció prèvia d'un comprovant expedit per l'Ajuntament pels mitjans habilitats per aquest i anàleg al comprovant de les places AreaDum amb l'objectiu de millorar la supervisió del bon ús d'aquestes places.

Per últim, pel que fa als vehicles comercials en operacions de càrrega i descàrrega, dins de l'AREA DUM (distribució urbana de mercaderies), s'estableix una tarifa de zero euros pel temps que correspon a l'operativa normal dins del límit horari de 30 minuts. Per vehicles zero emissions s'amplia el límit en altres 30 minuts addicionals.

també s'actualitza la tarifa del comprovant especial per a enervar l'efecte de la denúncia, pel vehicle en general amb un import de 9€, i amb import diferenciat per a autocars, 20€ (a excepció de Font Màgica), i per vehicles destinats al transport de mercaderies en places d'AREA DUM, d'acord amb el principi de proporcionalitat amb la tarifa pel vehicle i segons queda reflectit a l'informe justificatiu.

FINALITAT DE LA MESURA D'ESTACIONAMENT REGULAT

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

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.
- Millorar la qualitat de vida i disminuir el cost social de la mobilitat provocat per la contaminació i la congestió.
- Dissuadir l'ús del vehicle privat.
- Promoure 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 la congestió de vehicles de grans dimensions en zones d'elevada demanda, obligant a realitzar una reserva prèvia, eliminant el transit d'agitació.

Fins l'actualitat les tarifes s'estableixen en funció de la localització i terciarització de la zona, sense consideració alguna respecte a la tipologia del vehicle (variable mediambiental), excepte en els casos d'episodi de contaminació ambiental.

Adicionalment, cal assenyalar que les Taxes d'aquest servei no s'han incrementat des de l'exercici 2009, excepte en l'exercici 2012.

La tarifa horària aplicada en el sector d'aparcaments al 2019, se situa entre 3,00 euros i 3,75 euros en la immensa majoria dels casos i en 3,195 euros per als de Concessió i Gestió Directa de l'Ajuntament de Barcelona (incrementada a 3,214 euros l'1/09/2019).

Les Taxes vigents en 2019 per a forans presenten un import molt inferior respecte al preu de mercat dels aparcaments subterranis i seria adient que l'aparcament en superfície fos superior per no comprometre els objectius buscats, els quals giren al voltant de la gestió de la demanda del vehicle privat, essent el nivell de tarifes un element fonamental per a l'esmentada gestió.

Les tarifes d'enervació dels efectes de les denúncies estan establertes en 7 euros en vehicles en general, i la proximitat d'aquest import amb la taxa, fa molt atractiu assumir el risc d'impagament de la taxa.

Amb la finalitat de ser més eficients en l'assoliment del objectius indicats, es proposen els següents canvis significatius en l'ordenança fiscal per l'exercici 2020:

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

Canvi en l'estructura de la tarifa, que passa d'un valor únic a tenir 2 components, un base i un nou component variable:

- El component base queda fixat, manteniment les taxes del 2019, en funció de la localització i terciarització de la zona.
- El component variable, segons:
 - l'etiqueta mediambiental dels vehicles, a partir de la classificació utilitzada per la DGT, es distingeixen 5 categories diferents de tarifes segons el tipus de vehicle.

En el cas de vehicles amb la classificació de zero emissions, es determina una quota que equival a una bonificació integral per a l'estacionament en zones blaves, incentivant-se d'aquesta forma la utilització de vehicles d'emissions zero. En el cas de la zona verda d'ús per a no residents, es determina una quota reduïda, amb l'objectiu de protegir aquestes zones per a l'ús del ciutadà resident.

- l'existència o no d'un episodi de contaminació, en cas que hi hagi un episodi de contaminació s'incrementarà el component base amb l'objectiu de dissuadir encara més la circulació en vehicle privat per la Ciutat.

Adaptar els horaris de regulació de l'AREA Blava a la realitat de mobilitat actual de la Ciutat, ampliant l'horari de regulació, que ja existeix en l'AREA Verda (no residents), a la franja del migdia (de 14h a 16h). Aquesta mesura s'haurà d'implementar mitjançant el corresponent Decret d'Alcaldia.

Penalitzar la mala utilització del servei d'estacionament regulat revisant l'import de cancel·lació de denúncia, pels motius que s'han posat de manifest anteriorment.

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

Mantenir la política tarifaria de residents, es preveu que no es preveu augmentar la tarifa pels residents, ni introduir el terme variable indicat segons la tipologia del vehicle.

Per una altra banda, es preveu suprimir l'actual bonificació del 100% de la tarifa de residents, amb l'objectiu que aquesta nova mesura redueixi l'ocupació de les places d'estacionament en calçada.

Incorporació de pagament durant el mes d'agost. El conjunt de la proposta implica que per a qualsevol ciutadà l'estacionament la seva zona de residència suposarà màxim un total de 52€/any (1€/setmana, 0,20€/dia).

Places AREA DUM

Per als vehicles comercials en operacions de càrrega i descàrrega, dins de l'AREA DUM (distribució urbana de mercaderies), s'estableix una tarifa de zero euros pel temps que correspon a l'operativa normal, dins del límit horari de 30 minuts.

Aquet límit s'incrementa en 30 minuts addicionals per els vehicles autoritzats amb classificació de zero emissions.

Places d'AREA Zona Bus Blava (Autocars)

Canvi en l'estructura de la tarifaria que implica:

- Alineament amb les polítiques de penalització als vehicles més contaminants, establint una proposta de taxes segons l'etiqueta mediambiental dels vehicles, a partir de la classificació utilitzada per la DGT, es distingeixen 5 categories diferents de tarifes segons el tipus de vehicle.

En el cas de vehicles amb la classificació de zero emissions, es determina una quota que equival a una bonificació integral, incentivant-se d'aquesta forma la utilització de vehicles menys contaminants.

- Incorporació d'una taxa vinculada a l'espectacle de les Fonts de Montjuïc

- Penalitzar la mala utilització del servei d'estacionament regulat revisant l'import de cancel·lació de denúncia.

PROPOSTA pel 2020:

D'acord amb el comentat, s'adjunta el següent quadre de taxes, amb comparativa respecte les tarifes vigents:

ZONA BLAVA	Component base		Tarifa variable 2020 (bonificació/recarrec en la tarifa base)				
	2019	2020	"0" Emissions	ECO	C	B	resta
Tarifa A	2,50 €	2,50 €	-2,50 €	-	0,75 €	1,00 €	1,25 €
Tarifa B	2,25 €	2,25 €	-2,25 €	-	0,75 €	1,00 €	1,25 €
Tarifa C	1,96 €	1,96 €	-1,96 €	-	0,75 €	1,00 €	1,25 €
Tarifa D	1,08 €	1,08 €	-1,08 €	-	0,75 €	1,00 €	1,25 €

ZONA VERDA (no residents)	Component base		Tarifa variable 2020 (bonificació/recarrec en la tarifa base)				
	2019	2020	"0" Emissions	ECO	C	B	resta
Tarifa A	3,00 €	3,00 €	-2,50 €	-	0,75 €	1,00 €	1,25 €
Tarifa B	2,75 €	2,75 €	-2,25 €	-	0,75 €	1,00 €	1,25 €
Tarifa Gremis	2,50 €	2,50 €	-2,50 €	-	-	-	-

ZONA VERDA RESIDENT	Component base		Tarifa variable 2020 (bonificació/recarrec en la tarifa base)				
	2019	2020	"0" Emissions	ECO	C	B	resta
Tarifa Resident	0,20 €/dia	0,20 €/dia	-	-	-	-	-

ZONA BLAVA-BUS	Component base		Tarifa variable 2020 (bonificació/recarrec en la tarifa base)				
	2019	2020	"0" Emissions	ECO	C	B	resta
Tarifa A	6,00 €	6,00 €	-	12,00 €	13,50 €	15,00 €	18,00 €
variable s/franja horària Abril-Oct	6,00 € a 9,00€	6,00 € a 9,00€	-	12,00 €	13,50 €	15,00 €	18,00 €
Tarifa B	3,00 €	3,00 €	-	4,00 €	4,50 €	5,00 €	8,50 €
Zona Font Màgica	45,00 €	20,00 €	-	4,00 €	4,50 €	5,00 €	8,50 €

ANUL·LACIÓ DENÚNCIA	2019	2020
	Vehicles en general	7,00 €
Autocars	-	20,00 €
Vehicles mercaderies (AreaDum)	-	9,00 €

En el cas d'episodis de contaminació, per l'AREA Blava i AREA Verda (no residents) s'incrementarà al component base la quantitat de 2 eur/hora, excepte en els "0" emissions i en els ECO, en que excepcionalment serà 0 eur/hora.

ESTIMACIÓ RAONADA DE MAJOR / MENOR INGRÉS

A la vista de les mesures incloses en la "Proposta d'OF 3.12. Estacionament Regulat, s'ha estimat l'efecte anualitzat que produiran les diferents mesures sobre la recaptació, sense tenir en compte que la implantació d'aquestes ordenances requereix canvis operatius i tecnològics i per tant, alguns d'ells no podran posar-se en funcionament des del mateix moment de l'aprovació i entrada en vigor de l'esmentada ordenança.

	<u>Exercici 2020</u>
Import Taxes Recaptades Vigent O.F. 2019	34.624.082
Import Taxes Recaptades Nova O.F. 2020	<u>51.289.614</u>
Diferència major recaptació	16.665.532

La composició de l'efecte total presenta el següent detall:

- AREA Blava (forans turismes):	
Import Taxes Recaptades Vigent O.F. 2019	20.821.476
Import Taxes Recaptades Nova O.F. 2020	<u>31.940.935</u>
Diferència major recaptació	11.119.459
- AREA Verda (forans turismes):	
Import Taxes Recaptades Vigent O.F. 2019	11.453.339
Import Taxes Recaptades Nova O.F. 2020	<u>14.311.095</u>
Diferència major recaptació	2.857.756
- AREA Verda (residents):	
Import Taxes Recaptades Vigent O.F. 2019	2.996.000
Import Taxes Recaptades Nova O.F. 2020	<u>3.116.000</u>
Diferència major recaptació (*)	1.971.924
(*) 1.851.924 eur, corresponen a la supressió de la bonificació residents	
- Zona Blava Bus (Autocars):	
Import Taxes Recaptades Vigent O.F. 2019	661.682
Import Taxes Recaptades Nova O.F. 2020	<u>1.220.937</u>
Diferència major recaptació	559.255
- Anul·lació de denúncies:	
Import Taxes Recaptades Vigent O.F. 2019	549.983
Import Taxes Recaptades Nova O.F. 2020	<u>707.121</u>
Diferència major recaptació	157.138

Tal com s'ha comentat, la implantació d'aquestes ordenances requereix canvis operatius i tecnològics. Sota el supòsit que en 4 mesos, des de l'aprovació de l'ordenança, els canvis podrien estar operatius, s'estima que la recaptació per l'any 2020 seria de 48.086.316 euros, i per tant, respecte les ordenances actuals, l'increment de recaptació s'estima en 13,5 milions d'euros.

BARCELONA DE SERVEIS
MUNICIPALS S.A.

Marta Lobato Salvador
Tribunals General



B:SM
Barcelona de Serveis Municipals
Ajuntament de Barcelona
Gran Via Carles III, 85 bis
08028 Barcelona
www.bsmsa.cat
Tel. 93 409 20 20
Fax 93 409 20 40
bsmsa.bsmsa.cat

ESTIMACIÓ RAONADA DE MAJOR / MENOR COST D'ADMINISTRACIÓ

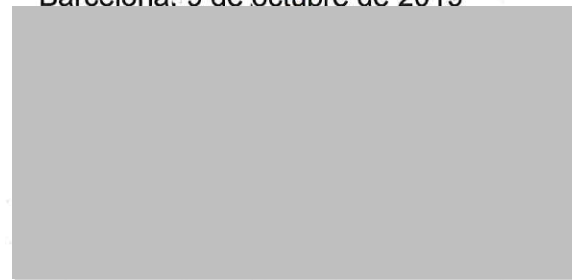
En general no es preveuen canvis significatius en el cost de gestió i administració del dispositiu BSM per la introducció de les mesures proposades. Tot i que, cal destacar que el procés de transformació digital de la gestió i administració de l'estacionament regulat porta implícit una renovació tecnològica i que, tot i que no suposa increment de cost addicional al ja contemplat, la necessitat d'aquest és rellevant amb la nova proposta de l'Ordenança Fiscal 3.12 pel 2020.

Barcelona, 9 de octubre de 2019



 **Sgt. Gemma Arau Ceballos**
Gerent d'Ecologia Urbana

Ajuntament de Barcelona



Sgt. Marta Labata Salvador
Directora General

Barcelona de Serveis Municipals, SA