

**INFORME JUSTIFICATIU DE LES PROPOSTES DE MODIFICACIÓ
A L'ORDENANÇA FISCAL 3.12, DE TAXES PER A L'ESTACIONAMENT
REGULAT DE VEHICLES A LA VIA PÚBLICA, ANY 2025**

FONAMENT JURÍDIC

L'ordenança fiscal 3.12, relativa a les *Taxes per a l'estacionament regulat de vehicles a la via pública (Àrea)*, en endavant, OF 3.12, s'estableix per tal de regular el gravamen de 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.

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. (en endavant, BSM).

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, es presenten **diverses modificacions a introduir en la vigent Ordenança Fiscal 3.12** 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.

Les propostes a incorporar porten compte del criteri d'actualització tant dels imports com de la forma d'aplicació d'aquesta taxa per tal d'adaptar a la ciutadania i facilitar-ne la gestió i tramitació, en consonància amb el Pla de Mobilitat Urbana 2024 (en endavant, PMU).

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 las 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 totalment 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. Dit informe s'incorporarà a l'expedient per a l'adopció del corresponent acord.

En conseqüència, es presenten i justifiquen a continuació les següents propostes de modificació:

ESTACIONAMENT REGULAT

1. Reducció de la bonificació dels vehicles "zero emissions".
2. Eliminació de la possibilitat d'enervació de la denúncia.

ZONA BUS

3. Revisió i actualització dels imports de les taxes proposades per l'any 2025.
4. Incorporació de nova taxa corresponent al registre obligatori: "permís diari d'ús de Zona Bus".
5. 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

6. Incorporació del registre obligatori.

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 els següents objectius:

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.
- 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 aflluència 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 de forma diferenciada l'estacionament per a determinats col·lectius com 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 trànsit d'agitació.
- Optimitzar processos i reduir costos de la regulació per millorar el servei de mobilitat de la ciutat.

ESTACIONAMENT REGULAT

**1. REDUCCIÓ DE LA BONIFICACIÓ DELS VEHICLES “ZERO EMISSIONS”
AL 50%**

CONTINGUT DE LA PROPOSTA

La present proposta consisteix en reduir la bonificació actualment del 100% prevista per als vehicles de “zero emissions” a l’O.F. 3.12 fins al 50%, per tant, reduint a la meitat aquesta bonificació.

JUSTIFICACIÓ DEL CANVI

La reducció de la bonificació 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% respecte del preu fixat a l’O.F. 3.12 per a l’ocupació de l’espai públic per altres vehicles per tal de garantir que es mantingui la tendència actual de l’augment d’aquest tipus de vehicles per part dels usuaris.

2. ELIMINACIÓ DE LA POSSIBILITAT D'ENERVACIÓ DE LA DENÚNCIA

CONTINGUT DE LA PROPOSTA

Conforme el fixat a l'article 8.9 de l'actual Ordenança Fiscal 3.12, els/les conductors/es no residents que, havent estacionat el vehicle en una de les places regulades, hagin estat denunciats per la superació del límit horari indicat en el comprovant, podran enervar els efectes de la denúncia si el temps excedit no supera la meitat del temps pel qual s'ha pagat.

Pel que fa als/les conductors/es residents que, havent estacionat el vehicle en places d'AREA exclusiva per a residents o en places d'AREA verda, i dins la seva zona de residència, hagin estat denunciats per manca de comprovant, podran enervar els efectes de la denúncia si des del final del temps autoritzat a l'últim comprovant vàlid pagat no ha transcorregut un dia dels que està regulat l'obligació de pagament, segons l'article 8.10.

Les persones conductores de vehicles destinats al transport de mercaderies, en operacions de càrrega i descàrrega que, havent estacionat el vehicle en una de les places de Àrea DUM, hagin estat denunciats per la superació del límit horari autoritzat indicat en el comprovant electrònic, podran enervar els efectes de la denúncia, si el temps excedit no supera en una hora el temps autoritzat, conforme el previst a l'article 8.11.

Per la present, es proposa eliminar aquestes referències de l'article 8.9, 8.10 i 8.11 citades, desapareixent, per tant, la prerrogativa exposada, sota la justificació que s'exposa a continuació (així com el 8.12, relatiu al mode d'enervació).

JUSTIFICACIÓ DEL CANVI

La tasca dels agents d'AREA es limita a registrar els avisos de denúncia en una base de dades, la qual es replica cada 7 dies des de Barcelona de Serveis Municipals S.A. (BSM) cap a l'Institut Municipal d'Hisenda (IMH), organisme encarregat del procés de notificació oficial a domicili de les denúncies.

Totes les dades es tracten en temps real dins BSM, per tant, el registre electrònic dels avisos de denúncia garanteix el seu funcionament al 100 % en temps real, tant a nivell de consulta de drets d'estacionament com a nivell d'avís de denúncia.

La *Llei de trànsit, circulació de vehicles a motor i seguretat vial, corresponent al Reial Decret Legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre*, en relació amb el procediment sancionador, estableix al seu article 89 que, pel que fa a la notificació de la denúncia, aquesta s'haurà de notificar en el mateix acte al denunciat, excepte que concorri alguna de les circumstàncies que enumera, en què es permet una notificació posterior, entre les que destaca:

- b) *Que la denúncia es formuli estant el vehicle estacionat, quan el conductor no estigui present.*

Per tant, havent acreditat que el marc normatiu no exigeix notificar a través de l'avís de denúncia en paper una denúncia d'aquest tipus, i atès que, en tant que gestor públic, BSM ha de procurar fomentar la digitalització i transformació digital, així com també garantir la sostenibilitat i el medi ambient, és a dir, l'estalvi de recursos en la major mesura possible que suposa l'avís de denúncia en paper i el seu emmagatzematge, compra i fabricació, es

considera que aquesta actuació és i convé que sigui prescindible en el procediment sancionador de l'estacionament regulat.

Derivat de l'anterior és conseqüència necessària que quedi sense efecte la prerrogativa que actualment reconeix la Ordenança Fiscal 3.12 que permet, en les circumstàncies descrites, que el conductor pugui deixar sense efectes la denúncia que li ha estat notificada, i que també ve reconeguda a l'article 31.2, *de l'estacionament amb horari limitat*, de la *Ordenança de circulació de vianants i vehicles*: "el conductor d'un vehicle que hagi estat denunciat per sobrepassar el límit horari indicat en el comprovant, pot obtenir l'enervació dels efectes de la denúncia mitjançant un comprovant especial que presentarà conjuntament amb ella, si no excedeix de la meitat del temps que al que s'ha contribuït".

Tenint en compte que la legislació vigent no preveu en cap cas aquesta facultat per a certs conductors, que suposa un tracte diferenciat respecte de la resta dels que no puguin acudir presencialment en el termini fixat, i tenint en compte que la mesura deixa de poder aplicar-se en eliminar l'avís de denúncia en paper, es considera que procediria eliminar-la d'ambdues ordenances.

ZONA BUS

3. REVISIÓ I ACTUALITZACIÓ DELS IMPORTS DE LES TAXES PROPOSADES PER L'ANY 2025

JUSTIFICACIÓ: REFERÈNCIA AL VALOR DE MERCAT

El sistema "Zona Bus" consisteix en un conjunt d'espais situats a la via pública 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 apreuament.

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.

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.

En aquest sentit, 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 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.

És per aquest motiu que, per tal d'equiparar el preu de la taxa amb la tarifa horària dels aparcaments de Concessió i Gestió Directa de l'Ajuntament, que és de 3,70 euros, es proposa fixar les tarifes que es descriuen a l'apartat següent, **aplicant el factor corrector resultant de prendre en consideració que un autocar ocupa un promig de 15 metres, tres vegades superior al que ocupa un turisme (5 metres/plaça)**.

CONTINGUT DE L'ACTUALITZACIÓ

Així, es proposa el següent contingut a incorporar a l'O.F. 3.12 per a l'any 2025:

ANNEX. ESTACIONAMENT REGULAT EN VIES PÚBLIQUES

C. Places d'AREA Zona Bus (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 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

AREA Zona Bus-Permís diari sense reserva prèvia*:

Permís per fer ús dels espais d'estacionament i parades breus que constitueixen el sistema Zona Bus (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 euros/dia

AREA Zona Bus-Permís diari amb reserva prèvia d'entorns singulars*:

Permís per fer ús dels espais d'estacionament i parades breus que constitueixen el sistema Zona Bus 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 euros/dia

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

*ATENCIÓ: el concepte de permís diari (amb o sense reserva prèvia de l'espai) està descrit a l'apartat següent.

PROPOSTA pel 2025:

D'acord amb el comentat, s'adjunta la següent taula comparativa de la proposta per al 2025 en relació amb el 2024:

ZONA BLAVA BUS. TARIFA A	2024	Increment 12%	Proposta 2025	Increment 2025 vs 2024
<i>(preu hora en euros)</i>				
Sense etiqueta	18,00	20,16	20,15	11,9%
Etiqueta B	15,00	16,80	16,80	12,0%
Etiqueta C	13,50	15,12	15,10	11,9%
Etiqueta ECO	12,00	13,44	13,40	11,7%
Etiqueta ZERO	0,00	0,00	8,40	-
ZONA BLAVA BUS. TARIFA B	2024	Increment 12%	Proposta 2025	Increment 2025 vs 2024
<i>(preu hora en euros)</i>				
Sense etiqueta	8,50	9,52	9,50	11,8%
Etiqueta B	5,00	5,60	5,60	12,0%
Etiqueta C	4,50	5,04	5,00	11,1%
Etiqueta ECO	4,00	4,48	4,45	11,3%
Etiqueta ZERO	0,00	0,00	2,80	-
PARADA BREU (ENCOTXAMENT, DESENCOTXAMENT)	2024	Increment 12%	Proposta 2025	Increment 2025 vs 2024
<i>(preu PER OPERACIÓ en euros)</i>				
PARADA BREU ORDINÀRIA	2,50	2,80	2,80	12,0%
PARADA BREU AMB RESERVA PRÈVIA	-	-	5,60	-
ENTORN ESPECIAL FONT MÀGICA. RESERVA PRÈVIA	2024	Increment 12%	Proposta 2025	Increment 2025 vs 2024
<i>(preu hora en euros)</i>	20,00	22,40	22,40	12,0%

* Els imports corresponents a tarifa A i tarifa B i parada breu amb reserva prèvia s'exposen als dos apartats següents.

4. INCORPORACIÓ DE NOVA TAXA CORRESPONENT AL REGISTRE OBLIGATORI “PERMÍS DIARI D’ÚS DE ZONA BUS”

CONTINGUT DE LA PROPOSTA

Amb la proposta de modificació de l’O.F. 3.12 2 2025 s’estableix una nova taxa:

- taxa per a l’obtenció 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, conforme indicat a **l’Annex núm. 1**).

Aquesta proposta inclou tant l’obligatorietat del registre dels autocars, anomenat “permís diari”, com la creació de la taxa per despeses de gestió en l’obtenció d’aquest registre (permís).

El càlcul de la taxa és fruit de les despeses de gestió en l’obtenció d’aquest permís, així com les pròpies de Zona Bus, 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, el permís diari tindrà un cost de 35 euros, que s’obtenen 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.

El subjecte passiu gravat amb aquesta taxa serà el promotor de l’activitat de la visita, que pot tenir qualsevol naturalesa jurídica possible, per tant, tant persona física, com jurídica, empresa, o entitat amb o sense ànim de lucre.

En tot cas, es defineix “promotor” en sentit ampli, incloent dins aquest concepte també les persones físiques o jurídiques titulars d’empreses que tinguin per objecte el transport de persones en autocar que puguin organitzar l’activitat.

Pel que fa a l’exempció i possibles bonificacions d’aquesta taxa, aquests extrems es detallen igualment a **l’Annex núm. 1**.

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.

Aquells autocars que no disposin de permís diari, disposaran d’espais de Zona Bus, definides com “places intermodals”, en diverses zones de la ciutat, no centríques i properes a connexions amb la xarxa de metro, que s’identifiquen al plànol que consta a **l’Annex núm. 1** del document. Per fer ús d’aquests espais (places intermodals) no es requerirà permís diari; únicament s’haurà de registrar l’operació a l’aplicació SPRO, aplicant-se les tarifes definides en les taules anteriors com a “Tarifa B”.

La forma en què està conformada la taxa s’assimila al supòsit previst a l’ordenança 3.1, *de taxes per serveis generals*, relativa a la taxa per l’obtenció d’autoritzacions de sol·licitud d’ocupació de la via pública de determinats serveis amb vehicles.

En tot cas, cal deixar constància que, de conformitat amb el previst a la disposició final de la Ordenança, aquesta modificació no entrarà en vigor fins que no s’hagi dut a terme l’adaptació tècnica necessària en els aplicatius de gestió corresponents que permeti tramitar i obtenir el permís diari.

JUSTIFICACIÓ DEL CANVI

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 aflluència 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 aflluència (com s'explica a l'apartat següent).

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 **l'Annex núm.1**, 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 dit espai públic.

5. RESERVA ANTICIPADA OBLIGATÒRIA EN ESPAIS DE GRAN AFLUÈNCIA: “PERMÍS DIARI D’ÚS DE ZONA BUS AMB RESERVA PRÈVIA D’ENTORNS SINGULARS”

CONTINGUT DE LA PROPOSTA

Els Espais de Gran Afluència (EGA) són àrees urbanes a l’entorn dels espais icònics de la ciutat de Barcelona que experimenten una gran afluència 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’O.F. 3.12 els denominats “Espais de Gran Afluència de Zona Bus” o “entorns singulars”, que s’identifiquen a **l’Annex núm.1**.

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, addicionalment, 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.

Per tant, en cas que es vulgui fer una parada en aquests “entorns singulars”, caldrà gestionar una reserva anticipada obligatòria amb l’obtenció d’un comprovant expedit per l’Ajuntament de Barcelona.

En la reserva caldrà identificar tant l’espai singular com a la franja horària prevista en què es realitzarà tant el desencotxament dels visitants com el posterior encotxament dels mateixos.

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.

Així, aquesta reserva anticipada està gravada com un tipus qualificat del permís diari, de manera que el subjecte passiu que vulgui obtenir la reserva d’un entorn singular, pagarà l’import corresponent a la taxa del permís diari, més l’import corresponent als costos de gestió de la tramitació de la/es reserva/es corresponents.

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 de 3 euros per operació, que s’obtenen dels costos directes i indirectes que s’exposen a **l’Annex núm.1**

L’ocupació d’aquests espais ha de consistir en un preu superior al previst per a altres espais de Zona Bus atesa l’alta congestió dels mateixos, per això es limita el nombre d’operacions disponibles per a cada franja horària establerta. Així, s’aplicarà un factor corrector

incremental sobre la taxa actual de parada breu (conforme s'indica a la taula de l'apartat relatiu a l'actualització de preus).

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

A més, un cop s'ocupi l'espai, es meritara la taxa d'ocupació d'aquest espai que ja està prevista a la O.F. 3.12.

En tot cas, cal deixar constància que, de conformitat amb el previst a la disposició final de la Ordenança, aquesta modificació no entrarà en vigor fins que no s'hagi dut a terme l'adaptació tècnica necessària en els aplicatius de gestió corresponents que permeti tramitar i obtenir aquesta reserva prèvia.

JUSTIFICACIÓ DEL CANVI

La voluntat última d'aquesta proposta és integrar el turisme a la ciutat reduint el seu impacte i gestionar la mobilitat turística (és a dir, la concentració d'autocars turístics).

Aquesta mesura té per objectiu limitar, endreçar i governar les parades i estacionaments d'autocars discrecionals turístics a la zona centre de la ciutat, en concret, a aquells que siguin considerats "entorns singulars", per tal de minimitzar les externalitats negatives generades pels visitants en aquests espais de major concentració i major impacte en la convivència entre visitants i residents, aconseguint:

- Limitar el nombre d'autocars turístics a la zona central, gestionant la concentració en franges horàries i àmbits de major interès.
- Ordenar les operacions d'encotxament i desencotxament als punts d'interès turístic, i relacionar-les amb els punts d'estacionament
- Millorar la convivència entre mobilitat turística i residencial.

Així, es pretén minimitzar l'impacte del transport discrecional turístic sobre la via pública i, alhora, millorar el confort dels seus passatgers.

El fet de gravar addicionalment l'obtenció de la reserva, a més del permís diari, ve justificada pel major cost de gestió que suposa per a l'Administració limitar i coordinar l'accés a un espai determinat i en una franja horària concreta.

La finalitat última de la mateixa, per tant, és racionalitzar l'ús de l'espai públic, i millorar la mobilitat sostenible en l'àrea de Zona Bus en referència a aquests espais que requereixen d'una major garantia de mobilitat fluida atesa l'alta intensitat que s'hi dona.

En tot cas, els ingressos obtinguts de l'aplicació de la taxa aniran destinats a finançar actuacions orientades a impulsar la racionalització d'aquests entorns singulars.

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

6. REGISTRE OBLIGATORI

CONTINGUT DE LA PROPOSTA

Es proposa incorporar l'obligació de registrar a través de l'aplicació mòbil habilitat per part de l'Ajuntament a l'efecte els estacionaments que duguin a terme en les vies públiques d'aquest municipi, incorporant la matrícula del vehicle en qüestió.

JUSTIFICACIÓ DEL CANVI

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.

Barcelona, a 12 de setembre de 2024

MARTA LABATA
SALVADOR -
DNI [REDACTED] (TCAT)
(TCAT)

Firmado digitalmente
por MARTA LABATA
SALVADOR - DNI
[REDACTED] (TCAT)
Fecha: 2024.09.16
13:36:22 +02'00'

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

XAVIER PATON
MORALES - DNI
[REDACTED] (SIG)
Ajuntament de Barcelona
2024.09.21
19:01:30 +02'00'

Sgt. Xavier Paton Morales
Gerent de l'Àrea de Mobilitat, Infraestructures i Serveis Urbans
Ajuntament de Barcelona