

MUNICIPAL

Expertos fiscales apuestan por gravar más al turismo

Desde la oposición se pide que se aplique una tasa a organizaciones que hacen uso intensivo de dominio público y también a los cruceros

RAÚL MONTILLA
Barcelona

El turismo para Barcelona es una importante fuente de riqueza, pero la ciudad no obtiene los beneficios económicos que podría obtener y las arcas municipales no se llenan como se podrían llenar, por lo que es necesario repensar la fiscalidad de la ciudad y esta reflexión pasa por aumentar impuestos que afecten al turismo. Sin demonizarlo. Sin matarlo.

Esta idea, con algunas derivadas, fue la que ayer más veces se puso sobre la mesa en el transcurso de la última sesión sectorial de la comisión municipal de estudio sobre la situación económica de Barcelona que estuvo protagonizada por expertos fiscales, la mayoría profesores universitarios.

“Se sabe que el turismo que tiene muchos beneficios también puede generar ciertos costes”, manifestó el economista Josep Maria Duran. El también profesor universitario, en este sentido, valoró la posibilidad de que se graven a los turistas por “ciertos costes”. “Tiene todo el sentido que los ayuntamientos puedan decidir una entrada de un impuesto turístico. En todos los sitios es un impuesto municipal”, subrayó.

“Los pisos legalizados para uso turístico podrían tener un recargo del IBI del 100% o del 200%”, propuso otro de los docentes que acudió a la comisión, Joaquim Solé Vilanova, que también puso sobre la mesa la posibilidad de un recargo de hasta el 100% en viviendas desocupadas o la posibilidad de crear



ÀLEX GARCIA / ARCHIVO

Apoteosis mantera en el paseo Joan de Borbó, en la Barceloneta

Cincuenta millones en multas que ya no se cobrarán

A partir de los datos de la Cuenta General del Ayuntamiento correspondiente al 2017, el presidente del grupo municipal popular, Alberto Fernández, reveló ayer que el cobro de algo más de 50 millones de euros por multas de incivismo, de los años 2011 al 2016, han sido canceladas.

Según estos datos, el Ayuntamiento ha renunciado a cobrar unos 35 millones por insolencia de los infractores y otros 15 por haber prescrito las multas. Fernández señaló que en el 2017 se impusieron un 20% menos de sanciones por infracciones de la ordenanza de la convivencia en el espacio

público, se ingresó un 25% menos y se acumularon más 12 millones de euros pendientes de cobro. El dirigente del PP puso el énfasis el *top manta*: un 20% menos de multas y un 14% menos de decomisos, algo que, a su juicio, demuestra la tolerancia del gobierno de Ada Colau ante esta práctica ilegal.

un impuesto sobre nóminas en el ámbito de Barcelona o el área metropolitana. “Barcelona tiene que jugar un papel muy importante en la fiscalidad del área metropolitana”, insistió Vilanova.

Más gravamen para el turismo

que defendió también el primer teniente de alcalde, Gerardo Pisarello, que abogó por diferenciar “los usos del IBI residencial, como ha propuesto Barcelona Global, para gravar de forma diferente a autónomos o pisos turísticos”. Barcelo-

na Global, concretamente, lo que defiende es un aumento del IBI a los edificios que se dedican íntegramente a apartamentos para destinarlo a financiar programas de vivienda social, una medida que buscaría equiparar la fiscalidad de

estos inmuebles –hoy inversiones atractivas por su mayor rentabilidad– con la del uso residencial.

“Hay margen en un ámbito en el que no ha habido voluntad de avanzar, que es en una fiscalidad turística”, criticó la concejal de ERC Trini Capdevila, que recordó que el pleno municipal, en junio de hace dos años, ya aprobó una propuesta de los republicanos que, entre otras, proponía una nueva tasa a aquellas organizaciones con ánimo de lucro que basen su negocio en el uso intensivo del dominio público. Y también a los servicios de autobuses discrecionales de transporte de turistas y viajeros que deseen tener acceso al cuadrante central de la ciudad. La misma moción tam-

El Ayuntamiento destaca la propuesta de Barcelona Global de aumentar el IBI de los pisos turísticos

bién instaba a la Generalitat a subir la tasa turística y extenderla a los cruceros del puerto, destinando el 100% de lo recaudado al Ayuntamiento.

“El 30% de la tasa turística debe destinarse a la ampliación del parque público de vivienda para compensar el impacto que provoca el turismo”, propuso por su parte el concejal de Ciudadanos Koldo Blanco. “El crecimiento turístico en algunos barrios puede contribuir a actividades beneficiosas para los ciudadanos”, sentenció.

La oposición cargó contra el gobierno municipal porque, aunque se reconocieron las limitaciones que tienen los ayuntamientos en política fiscal, consideran que ha sido poco ambicioso. Que se ha preocupado, por ejemplo, más por cuestiones como las subvenciones que por hacer más eficiente la política fiscal (el Institut Municipal d’Hisenda quedó al margen de las críticas y coleccionó elogios).

“Han intentado resolver las deficiencias con subvenciones y el resultado ha sido un fracaso, declaró la concejal del PDECat Sònia Recasens, justo después de que Pisarello asegurase que las subvenciones y ayudas fiscales del Ayuntamiento han pasado de 1,2 millones en el 2015 a 8,6 el año pasado.

La lluvia de millones, de momento, se traduce más en papeles que en obras

» VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

citar ya la segunda fase de las obras, correspondiente a la infraestructura ferroviaria una vez esté acabado el túnel, y a “afrontar el debate previo del modelo de explotación” porque las vías pertenecen a Adif pero la titularidad del servicio la tendrá la Generalitat, por lo que no es un aspecto baladí.

Las otras dos grandes obras son los nudos ferroviarios de l’Hospitalet y de Montcada. Se trata de dos soterramientos que beneficiarán a las ciudades correspondientes pero además permitirán mejorar considerablemente la red de Rodalies. En ambos casos

se están redactando los estudios informativos y faltan años para que los vecinos empiecen a ver movimiento y aún más para que los usuarios del tren noten las mejores asociadas en su día a día. “La mayoría de la inversión este 2018 se destina a estudios informativos, no se prevé un gran grueso de ejecución”, alertó el director de estudios de infraestructuras de la Cambra, Cristian Bardají, “se están empezando a hacer papeles pero sigue sin llegar el dinero al ritmo anunciado”. En este sentido, desde la Cambra advierten de que “los plazos de ejecución no son realistas”. La tramitación administrativa de los expedientes y la gestión de los contratos en el

AÚN EN LOS DESPACHOS

Los soterramientos de l’Hospitalet y Montcada están en proceso de redacción

YA SOBRE EL TERRENO

La estación de la Sagrera es el proyecto más adelantado entre los prometidos

Ministerio de Fomento se encuentran con un cuello de botella por la falta de personal en la administración general del Estado que impide agilizar la documentación previa a las obras.

La reducción de la capacidad de inversión pública en el sector tampoco ayuda. La Cambra concluye que es necesario “un replanteamiento de la política de inversiones priorizando aquellas con mayor rentabilidad social, ambiental y económica por encima de otros criterios como el equilibrio territorial”. Además, insta a incrementar los mecanismos de colaboración público-privada como complemento a la vía presupuestaria ordinaria en aspectos como el mantenimiento de las carreteras. La Generalitat apuesta por el modelo de una viñeta (pago anual de todos los conductores a cambio de acabar con las barreras en las vías catalanas) mientras que Valls conside-

ra que “el gratis total de las autopistas no es compatible con el correcto mantenimiento de las infraestructuras”. Este debate es uno de los que tendrán que afrontar el nuevo conseller de Territori, Damià Calvet, y el próximo ministro de Fomento en los siguientes meses, antes de que se empiecen a acabar las concesiones. También deberán hablar de los 853 millones de euros prometidos para reactivar la construcción de obras paradas en carreteras como es el caso del enlace entre la A-2 y la AP-7 en Castellbisbal, la conexión de la ronda Litoral y la C-32 en Sant Boi, la variante de la N-340 en Vallirana, el tramo de la B-40 entre Olesa y Viladecavalls y los nuevos accesos al puerto de Barcelona. Si no reciben un impulso presupuestario a corto plazo, en ninguno de estos casos se cumplirá el calendario de puesta en marcha anunciado.