

# DOSSIER CORPORATIU

GREMI DE GARATGES  
DE BARCELONA I PROVÍNCIA



GREMI DE GARATGES

## HISTÒRIA I CONTEXT

La història de l'activitat gremial vinculada als garatges, els aparcaments i els rentats de vehicles a Barcelona i les seves comarques es vertebrava a partir de la resposta continuada d'uns empresaris i unes instal·lacions davant les transformacions profundes que, des del primer terç del segle XX i fins a dia d'avui, han experimentat els automòbils i la mobilitat personal i col·lectiva i en paral·lel a la progressiva difusió de les noves tecnologies i les oportunitats que se'n deriven en múltiples camps.

L'origen del Gremi de Garatges de Barcelona i Província es remunta així a l'any 1930, quan es va conformar una agrupació empresarial, pionera al sector, que englobava la majoria dels garagistes de la ciutat, així com un conjunt d'altres activitats relacionades amb l'automòbil com són la venda de recanvis, la venda de carburants, els tallers de reparació i els venedors d'automòbils. L'entitat s'anomenava aleshores "Cambra de l'Automòbil de Catalunya" i la seva seu social s'ubicava a la Rambla de Catalunya, 41 1r, de Barcelona, el mateix local on avui el Gremi té encara la seva seu.



Tal com està constituït actualment, el Gremi compta amb una Junta Directiva de fins a tretze membres, que es renova cada cinc anys i en la qual hi ha un president, tres vicepresidents, un tresorer i vuit vocals. Durant les últimes quatre dècades, el Gremi ha tingut els següents presidents: Enrique Gabarró Samsó, Salvador Alemany Mas, José María Torres Pladellorens, Maria Luisa Godia Izquierdo, Jordi Ràfols Raventós i l'actual, Xavier Ferrer Cardó, que va ser escollit l'any 2021 i acabarà el seu mandat l'any 2026.

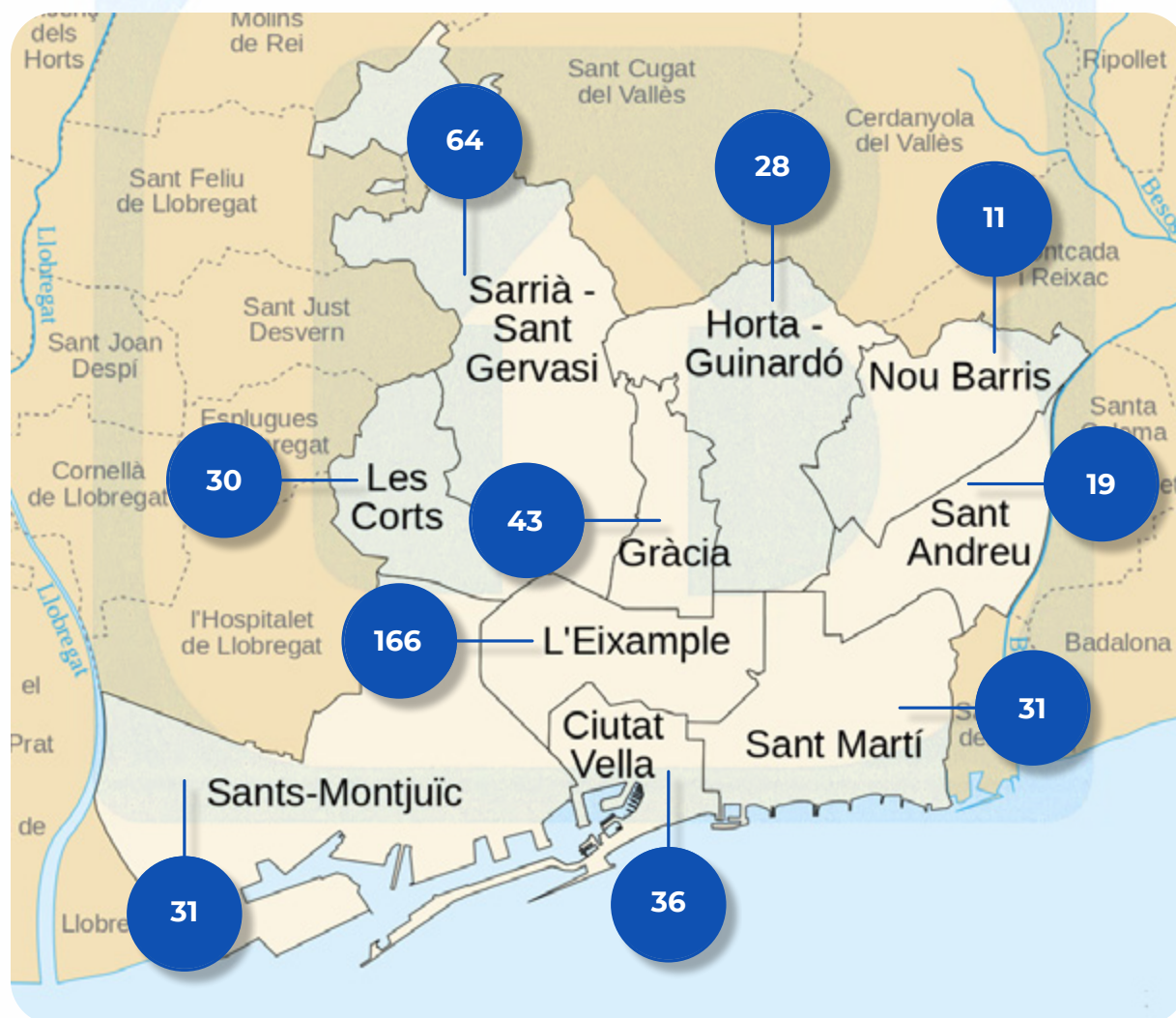
El Gremi proporciona al col·lectiu d'agremiats serveis de caire jurídic, legal, fiscal i d'assegurances, a més d'assumir la interlocució amb el conjunt d'administracions públiques i altres actors i entitats que tenen incidència en el present i el futur de l'activitat de garatges, aparcaments i rentats. Cal dir també que està integrat en l'Associació Espanyola d'Aparcaments i Garatges (ASESGA) i, a través d'aquesta, en l'Associació Europea d'Aparcaments (EPA).

Com no pot ser d'una altra forma, l'exercici de l'activitat pròpia del sector representat pel Gremi se circumscriu en el marc dels Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de les Nacions Unides, amb èmfasi en el compromís amb el territori i la preservació del medi ambient. Un compromís que resulta igualment aplicable en matèria de desenvolupament professional i formació, compromís social, comportament ètic i seguretat i salut del personal.



## XIFRES I TENDÈNCIES

El Gremi disposa de 460 pàrquings afiliats a la ciutat de Barcelona i de prop de 600 si sumem aquells procedents de la demarcació de Barcelona província en 40 municipis, amb al voltant de 4.300 treballadors. Aquestes instal·lacions tenen capacitat per acollir prop de 120.000 vehicles, amb un total de 2,6 milions de metres quadrats que són accessibles, majoritàriament, durant les 24 hores dels 365 dies de l'any. En el cas concret de la capital catalana, la distribució d'instal·lacions per districtes municipals és la que segueix:



D'acord amb les dades extretes del *Llibre Blanc de l'Aparcament* (edició corresponent a l'any 2023) d'ASESGA, al conjunt d'Espanya el volum de negoci generat pel sector dels garatges, aparcaments i rentats va ser superior als 1.400 milions d'euros, alhora que donava feina a prop de 12.800 persones. En els municipis de més de 50.000 habitants el nombre total d'aparcaments va ascendir a 2.901, amb 841.727 places existents, això és, amb una ràtio de 290 places/garatge.

Des del punt de vista de l'evolució del parc de turismes –una variable aquesta que impacta de forma directa en les tendències de creixement de la demanda de places d'estacionament– l'any 2022 va situar-se per damunt de les 25 milions d'unitats al conjunt del país, en comparació amb les poc més de 23,5 milions corresponents al 2017. Aquest mateix informe també conclou que l'índex de motorització a Espanya presenta una tendència de creixement similar a la mitjana de la Unió Europea (UE), una evolució a partir de la qual es pot inferir que la demanda d'instal·lacions d'aparcament per part de la ciutadania adoptarà aquest mateix patró.

Encara més, d'acord amb l'ONU el procés de concentració de la població en ciutats continuarà durant la primera meitat del segle XXI: s'estima, en aquest context, que el 68% de la població del planeta viurà en zones urbanes l'any 2050.



## **TIPOLOGIA D'AGREMIATS I LEGISLACIÓ: LA COL·LABORACIÓ PÚBLIC-PRIVADA**

El col·lectiu d'afiliats al Gremi de Garatges de Barcelona i Província l'integren operadors privats i societats de caràcter públic, tant garatges i aparcaments independents (sovint es tracta d'empreses familiars) com també grans operadors. Aquesta base ben heterogènia es replica, al seu torn, en l'explotació dels aparcaments, que pot ser pública, privada o mixta.

Per tal d'assolir els diversos reptes existents i objectius del sector, des del Gremi es defensa que la cerca de solucions en matèria de mobilitat urbana col·lectiva passa, avui més que mai i de forma imperativa, per aprofundir encara més en l'esquema de la col·laboració amb les administracions públiques. S'han d'establir, així, relacions regulars amb els consistoris dels diversos municipis que integren l'àrea geogràfica d'actuació gremial. A partir del coneixement de primera mà dels usuaris i usuàries finals de les instal·lacions, la voluntat manifesta del Gremi i del seu conjunt d'afiliats és la de fer aportacions de valor al conjunt d'administracions en benefici de la societat.

Per altra banda, pot resultar d'interès fer notar, de forma sumària, el marc legislatiu que condiona les activitats i els serveis del sector: la Llei Reguladora del Contracte d'Aparcament de Vehicles (modificada per la de Millora de la Protecció dels Consumidors i Usuaris); la Llei de Contractes del Sector Públic (amb transposició de la Directiva relativa a l'adjudicació de contractes de concessió; les Directives 2014/25/UE i 2014/24/UE (amb inclusió del procediment de 'diàleg competitiu' per a l'impuls de la col·laboració públic-privada); la Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica; la Llei de desindexació de l'economia espanyola; el Reial Decret-Llei 29/2021 (que transposa la Directiva del Parlament Europeu i del Consell de mesures urgents per al foment de la mobilitat elèctrica); i el Reial Decret 184/2022 de prestació de serveis de recàrrega energètica de vehicles elèctrics.

El Gremi –el sector dels garatges, aparcaments i rentats en el seu conjunt– sempre ha mostrat la seva predisposició a col·laborar en la conformació d'un marc legislatiu i normatiu plenament adequat i adaptat als requeriments de cada conjuntura o camp específic d'actuació o activitat.

## PRESERVACIÓ DE LA MOBILITAT I DINAMITZACIÓ ECONÒMICA I SOCIAL

Com a premissa fonamental a tenir en compte, val a dir que els 460 pàrquings afiliats a la ciutat de Barcelona (i els prop de 600 si hi afegim els procedents de la demarcació de Barcelona província) s'erigeixen en infraestructures clau per a la mobilitat que, en alliberar de vehicles la via pública, fan possible que s'incrementi la superfície disponible per als vianants.

És a dir, els garatges i els aparcaments exerceixen un paper clau en la gestió de la mobilitat urbana i en l'exercici de la mobilitat individual i col·lectiva. Així, els 2,6 milions de metres quadrats que sumen les instal·lacions adherides al Gremi contribueixen de forma tangible a la descongestió de voreres i calçades en benefici del conjunt de la ciutadania, amb innegables efectes positius que són extensibles també a allò que fa referència a qüestions com la seguretat vial, la descarbonització i la neteja.



A tall d'exemple, el paper propositiu del Gremi en aquest camp l'ha dut, en el cas concret de la ciutat de Barcelona –si bé val a dir que la problemàtica es podria extrapol·lar igualment a altres municipis de l'entorn de la capital catalana–, a abandonar iniciatives com la petició efectuada al consistori d'optimització de la senyalètica d'accés a determinats pàrquings amb la voluntat d'evitar un trànsit d'agitació o d'aparcament que, en primer lloc, impedeix l'arribada eficient dels vehicles a les instal·lacions i que, sense cap mena de dubte, acaba resultant perjudicial per a la pròpia mobilitat urbana i genera efectes nocius sobre el medi ambient.

No és aliena tampoc a aquesta visió arrelada en el benefici comú i a propòsit de la mobilitat, la petició efectuada davant les administracions públiques competents de limitar els aparcaments de motos a les voreres (que algunes fonts xifren en 90.000 diàries a Barcelona) i la càrrega i descàrrega de mercaderies a la via pública en horaris diürns (que en ocasions pot anar en detriment d'una distribució racional, eficient i segura).

Altrament i des d'una perspectiva socioeconòmica, en molts dels casos pot aplicar-se amb propietat al col·lectiu d'agremiats la qualitat d'empreses de proximitat. Cal tenir en compte que els garatges i els aparcaments suposen un element d'atracció de visitants i de riquesa, són agents incentivadors del comerç, la cultura i la restauració, alhora que s'erigeixen en centres d'acollida de residents i visitants i fomenten la socialització entre els diversos actors veïnals (residents, visitants, comerciants, professionals, administracions i centres esportius i culturals, entre altres). És a dir, pot dir-se que aquests equipaments esdevenen un veritable punt de trobada i conciliació d'interessos que cal potenciar en benefici del reforçament d'aquestes sinergies.



## NOVA MOBILITAT URBANA I NOUS USOS

El context que explica l'emergència i l'evolució d'allò que s'ha vingut a identificar sota el concepte de la nova mobilitat ve determinat en bona mesura per grans dinàmiques o tendències d'abast global en els camps social, tecnològic, econòmic, ecològic i polític que, al seu torn, han acabat per configurar el marc estructural en què se situa el present i el futur del sector dels garatges, aparcaments i rentats.

En paral·lel, el procés de vertebració metropolitana de Barcelona i la seva conurbació no pot desvincular-se de la progressiva posada en marxa de diverses mesures i iniciatives que, gràcies als seus efectes agregats i multiplicadors positius, han d'acabar per conformar la nova mobilitat del territori a partir de la caracterització de les seves pròpies especificitats i requeriments.

De forma alineada amb aquells que constitueixen els principals eixos en què se sustenta l'actual canvi de paradigma en el terreny de la mobilitat personal i col·lectiva –a saber: la reducció de la contaminació i la congestió, la reordenació de l'espai urbà, la dinamització dels centres urbans i el desenvolupament de *hubs* de mobilitat urbana, per citar només alguns dels més rellevants–, el sector dels garatges, aparcaments i rentats a nivell estatal ja ha fet palès el seu compromís i la seva capacitat d'adaptació a aquesta nova realitat amb un conjunt d'aportacions que s'han concretat en la col·laboració amb les administracions públiques per regular la mobilitat de les ciutats i oferir informació en temps real, l'adaptació de l'oferta comercial a les noves necessitats i preferències de la clientela, els punts de destinació per a una mobilitat racional dins les zones de baixes emissions (ZBE) i els punts clau en la distribució de la darrera milla, entre altres.

Pel que fa al cas concret del Gremi de Garatges de Barcelona i Província, el plantejament sobre el qual s'assenta la seva estratègia és que les noves necessitats de mobilitat urbana han d'anar de la mà de l'arribada de nous usos al pàrquing i que aquesta circumstància, al mateix temps, suposarà la major transformació que el sector ha viscut en les darreres dècades, amb la posada en pràctica de serveis de valor afegit i qualitat.

Des d'una òptica genèrica, aquests nous usos es manifesten en àmbits com l'emmagatzematge i la distribució de mercaderies o la recàrrega de vehicles elèctrics. Així, es poden citar les mesures següents:

- Habilitació d'espais d'aparcament per a motos, bicicletes i altres vehicles vinculats a la nova mobilitat.
- Habilitació d'espais de càrrega i descàrrega de mercaderies de volum limitat dins els aparcaments.
- Emmagatzematge i distribució de mercaderies i paqueteria d'última milla amb la implantació de consignes intel·ligents i refrigerades.
- Recàrrega de vehicles elèctrics.
- Oferiment d'informació actualitzada de serveis del barri.
- Instal·lació de màquines expenedores o altres serveis logístics.
- Serveis de lloguers de patinets, bicicletes i *car sharing*.

Com ja s'ha fet explícit més amunt en aquest mateix document, la voluntat col·laborativa del Gremi i del sector en general és franca i inqüestionable en tots els àmbits. Pel que fa a la incorporació de diverses d'aquestes activitats complementàries a l'aparcament de vehicles, cal destacar que l'Ajuntament de Barcelona ha aprovat el 2024 el Pla especial urbanístic de noves activitats als garatges i els aparcaments de Barcelona amb algunes de les al·legacions proposades pel Gremi. Ara bé, encara hi ha marge en la col·laboració amb l'Ajuntament per aconseguir que la incorporació de diversos d'aquests nous usos s'incorporin de forma efectiva als aparcaments en benefici de la mobilitat, dels reptes de futur que la societat afronta i de la pròpia activitat econòmica dels garatgistes.

## EIX TECNOLÒGIC I DIGITALITZACIÓ

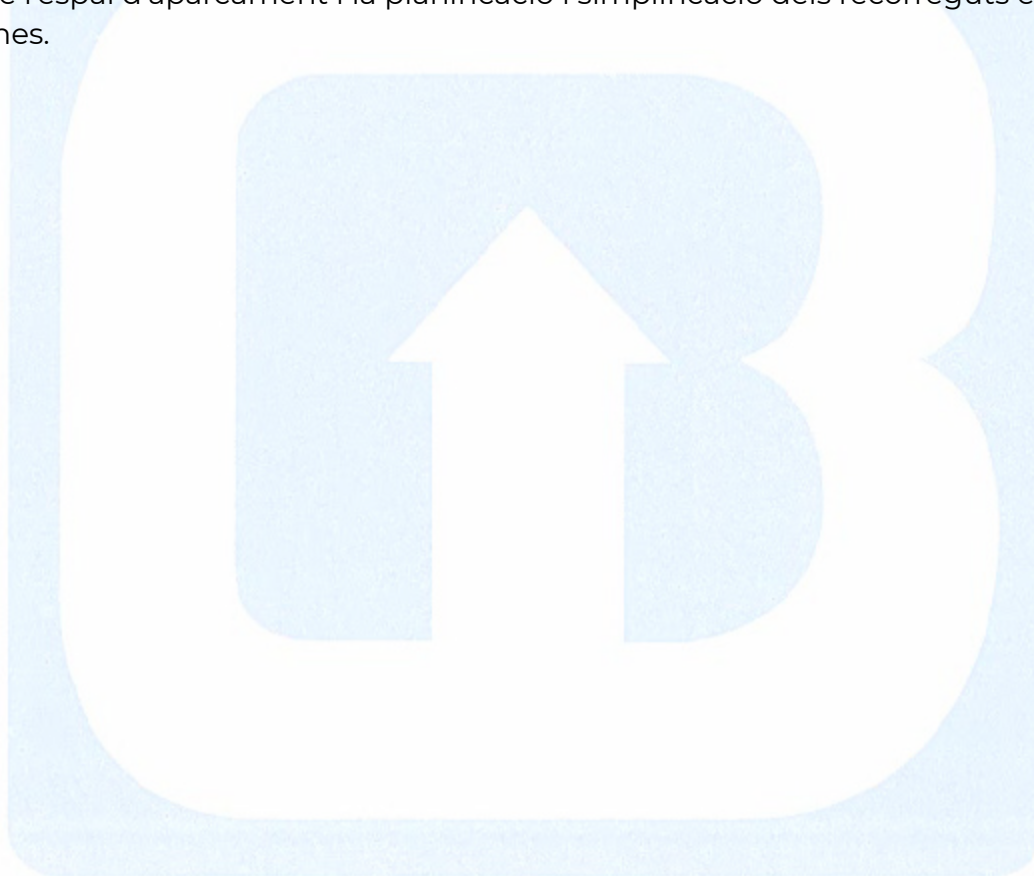
La transformació digital és un procés global i transversal que en el nostre present afecta empreses, organitzacions i ciutadania, en un context marcat per una innovació constant que no fa més que accelerar aquesta dinàmica. Per al sector dels garatges/aparcaments, els desafiaments ja explicitats vinculats a la nova mobilitat se solapen en aquest punt als reptes de gestió i explotació que emergeixen d'aquesta transformació digital irreversible, sense poder obviar tampoc la pròpia digitalització de l'experiència del client.

Val a dir que el desenvolupament de l'activitat del sector es veu influïda –i ho farà més en el futur– per megatendències tecnològiques en què cada cop adquiriran més protagonisme la connectivitat, la internet de les coses, el *blockchain*, el big data i la intel·ligència artificial, per citar-ne només algunes. De fet, diversos pàrquings de Barcelona i les seves comarques han impulsat iniciatives compatibles amb la millora tecnològica, la digitalització i l'increment de l'oferta de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.



De la conjunció del factor tecnològic, la digitalització i l'estandardització de les solucions en resulten efectes pràctics en àmbits com la lectura de les matrícules dels vehicles, l'oferiment d'informació a temps real per als usuaris, la reserva de places i el seu ús dinàmic, les plataformes de serveis, la remotització i les aplicacions de pagament (amb aparcament sense tiquet i sense passar pel caixer) i d'accés, entre altres.

Tot plegat, amb una doble incidència tant en allò que fa referència a l'optimització de l'experiència d'usuari com també quant a l'evident increment de la productivitat del sector. Però sense oblidar, per damunt de tot, el seu impacte beneficiós a propòsit de l'ocupació de l'espai públic i la contaminació, la millora de l'eficiència en l'ús de l'espai d'aparcament i la planificació i simplificació dels recorreguts en àrees urbanes.





Rambla de Catalunya, 41, 1r. 08007 Barcelona

Tel. 93 488 31 97

[gremio@gremiodegarages.net](mailto:gremio@gremiodegarages.net)

[www.gremiodegarages.net](http://www.gremiodegarages.net)